

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

QUESTÕES E REFLEXÕES ENVOLTAS NA RELAÇÃO
ENTRE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E
ESTRUTURAS PORTUÁRIAS.

Sidinei Alex Masiero

Florianópolis, julho de 2007.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

QUESTÕES E REFLEXÕES ENVOLTAS NA
RELAÇÃO ENTRE DESENVOLVIMENTO REGIONAL
E ESTRUTURAS PORTUÁRIAS.

Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para obtenção de carga horária na disciplina CNM 5420 – Monografia.

Por: **Sidinei Alex Masiero**

Orientador: **Helton Ricardo Ouriques**

Área de Pesquisa: **Desenvolvimento Regional**

Palavras – Chaves: 1 - Porto

2 – Hinterlândia

3 - Desenvolvimento Regional

Florianópolis, julho de 2007.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota 8,0 ao aluno Sidinei Alex Masiero na
Disciplina CNM 5420 – Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:

Prof. Helton Ricardo Ouriques

Presidente

Prof. Hoyêdo Nunes Lins

Membro

Prof. Marcos Valente

Membro

AGRADECIMENTOS

Esta monografia reflete a participação, direta ou indiretamente, de diversas pessoas, que durante toda a minha trajetória acadêmica, colaboraram, incentivaram e acreditaram para que este dia chegasse.

Agradecimentos especiais aos mestres, que conseguiram, de alguma forma, traduzir seus conhecimentos e sabedoria e se dispuseram a compartilhar com seus alunos.

A minha família, que com grande esforço, conseguiu manter meus sonhos. A distância foi o maior empecilho.

Aos meus amigos, que compartilharam bons e maus momentos, e que mesmo nas brincadeiras sempre tentaram ajudar.

A Patrícia, pessoa especial, que apoiou e colaborou, tanto profissionalmente como pessoalmente, durante grande parte da jornada.

E a todos os colegas que compartilharam momentos na trajetória e na conclusão dessa etapa.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	VI
LISTA DE TABELAS	VII
RESUMO	VIII
1 INTRODUÇÃO.....	9
1.1 JUSTIFICATIVA E PROBLEMÁTICA	9
1.2 OBJETIVOS.....	13
1.2.1 Objetivo Geral:	13
1.2.2 Objetivos específicos:.....	13
1.3 METODOLOGIA.....	14
2 REVISÃO TEÓRICA	16
2.1 ESPAÇO E REGIÃO	16
2.1.1 Espaço e Região: Diferenças	17
2.1.2 Região.....	17
2.1.2.1 - Região Natural	18
2.1.2.2 – Teoria Possibilista e seu conceito de Região.....	19
2.1.2.3 - Região como um conjunto de lugares	20
2.1.2.4 - A região sobre o aspecto do desenvolvimento desigual e combinado	21
2.1.2.5 – A Região como um instrumento de ação e controle governamental	22
2.1.3 Espaço e Organização Espacial	23
2.1.3.1 - Organização espacial: capital e estado	24
2.1.3.2 – Reflexo Social da Organização Espacial	25
2.1.3.4 - Organização espacial e reprodução	25
2.2 REFLEXÕES E QUESTÕES RELATIVAS AO DESENVOLVIMENTO	26
2.3 DESENVOLVIMENTO REGIONAL	27
2.4 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	30
2.5 PLANEJAMENTO POLITICO REGIONAL.....	31
2.6 ENVOLVIMENTO DOS ATORES REGIONAIS	33
2.7 INCLUSÃO SOCIAL COMO ESTRATEGIA PARA DESENVOLVIMENTO	34
2.8 PROBLEMAS INSTITUCIONAIS: PLANEJAMENTO.....	35

3	OS PORTOS E AS RELAÇÕES COM O DESENVOLVIMENTO LOCAL/REGIONAL.....	36
3.1	PORTOS: CONSIDERAÇÕES SOBRE A ESTRUTURA PORTUÁRIA	36
3.1.1	Portos: distintos contextos.....	37
3.1.2	Hub Ports	38
3.1.3	Cidade Porto	40
3.2	A CIDADE PORTUÁRIA	41
3.2.1	Contribuições do porto para o desenvolvimento da cidade.....	44
3.2.2	Contribuição da cidade para o desenvolvimento do porto.	45
3.2.3	Novas e antigas funções	46
3.2.4	A posição de interface da cidade portuária.....	46
3.2.5	A posição geopolítica da cidade como fator de desenvolvimento.	47
3.3	A COMUNIDADE PORTUÁRIA	48
3.4	AS NOVAS FUNÇÕES LOGÍSTICAS.....	49
3.4.1	As ligações logísticas com a Hinterlândia.....	51
3.5	POLÍTICA DE REESTRUTURAÇÃO E SUSTENTABILIDADE DA HINTERLÂNDIA	52
3.6	ESTADO: INVESTIMENTOS, INEFICIÊNCIA E BUROCRACIA	54
3.6.1	A intervenção das coletividades regionais.	55
3.7	NO CONTEXTO DA PRIVATIZAÇÃO	55
4	ESBOÇO DOS PORTOS BRASILEIROS E CATARINENSES.....	59
4.1	PORTOS BRASILEIROS	59
4.2.1	Porto de Itajaí	65
4.2.2	Porto de São Francisco do Sul.....	67
4.2.3	Porto de Laguna.....	69
4.2.4	Porto de Imbituba	70
4.2.5	Projetos de desenvolvimento da atividade portuária em Santa Catarina.....	71
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
	REFERÊNCIAS	76

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Disposição dos portos no território Brasileiro e classificação por Natureza da Gestão	64
Figura 2 – Porto de Itajaí	67
Figura 3 – Porto de São Francisco do Sul	68
Figura 4 – Porto de Imbituba.....	71

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Movimentação total de cargas nos portos organizados e terminais de uso privativo, por natureza da mercadoria – 2005.....	60
Tabela 2 – Frota Brasileira	62

RESUMO

Frente ao crescimento do comércio mundial, os países sentem a necessidade de meios para participar mais ativamente dos movimentos econômicos. Em grande parte das vezes, o aumento da participação, depende das ligações do país com o interior e exterior. Tais ligações definem-se efetivamente nos portos, que participam ativamente, como porta de entrada ao comércio mundial. A forma, como o porto é requerido, condiciona os movimentos, para cima e para baixo, da sua economia. As perspectivas dos *hub ports* ou dos portos cidade, tornam-se extremamente importante para o desenvolvimento sustentável, tanto do porto, quanto da sua hinterlândia. Historicamente, as cidades são intimamente ligadas a seus portos, e suas demandas pretendem se complementar. O sucesso ou a ruína das estruturas portuárias e dos tecidos que os circundam dependem amplamente das relações entre os agentes que compõem as esferas atuantes. Cabe aos portos, utilizarem-se das capacidades da hinterlândia para suprir suas necessidades, e a cidade aproveitar os movimentos do porto para alavancar seus níveis sociais e econômicos. Devido à natureza das relações, em muitos casos conflitivas, é necessária uma nova maneira de gerir e administrá-las, conduzindo as atuações de agentes locais, privados e públicos, e os agentes portuários aos patamares de integração e cooperação. O desenvolvimento sustentável das estruturas e regiões depende das relações e da adequação dos agentes as novas dinâmicas que regem a economia capitalista. O Brasil possui uma grande capacidade portuária, com rios, uma imensa costa e estruturas portuárias instaladas, que na sua grande maioria, atende aos setores econômicos locais ou regionais. As capacidades propiciam oportunidades, que atualmente, estão sendo atendidas pelas entidades privadas, que investem um grande volume na instalação de novas e na recuperação das antigas estruturas. Os investimentos privados, juntamente com as novas abordagens das relações e dinâmicas, são as possibilidades futuras dos portos.

Palavras Chave: Portos, Hinterlândia e Desenvolvimento Regional

1 INTRODUÇÃO

1.1 JUSTIFICATIVA E PROBLEMÁTICA

A partir da segunda guerra mundial o comércio entre os países apresentou uma crescente abertura, intensificando o mercado internacional, uma via de trocas entre países, em um processo destacado como globalização¹. Com vistas ao comércio internacional e sua inserção na globalização, e norteados pelo conceito de vantagens comparativas², os países procuraram intensificar a produção em determinados produtos, garantidos pela maior eficiência da produção interna, dando a oportunidade de desenvolvimento e especialização na busca pelos ganhos nas trocas internacionais.

Segundo CAVES, FRANKEL e JONES (2001), “as forças subjacentes vêm empurrando constantemente para cima a proporção de transações de economias de mercados que envolvem a comercialização de bens e serviços entre países”.

Observa-se atualmente um aumento na intensidade e na velocidade de inserção das economias nas dinâmicas do comércio internacional, o que nos permite considerar a existência de um conceito de “impossibilidade de sobrevivência” de uma economia fechada as vias de trocas em contexto mundial.

Dentro desse movimento mundial do comércio, alguns atores tiveram papel crucial para a expansão dos mercados, levando as mercadorias aos locais mais longínquos e inimagináveis. Um desses atores, que merece destaque, é o transporte e as suas qualidades imprescindíveis, a agilidade e a rapidez. Responsável pela dilatação dos mercados, o transporte internacional, hoje desponta como um dos grandes problemas a ser enfrentado pelos mercadores modernos. Isso porque dentro do foco do comércio de longa distância e de grande volume, o transporte marítimo representa o principal meio de troca de

¹ “O conceito nunca é definido com objetividade, normalmente é apresentado pelas suas conseqüências (...) ou em afirmações genéricas. Como todo conceito imperfeitamente definido, Globalização significa coisas distintas para diferentes pessoas. Pode-se, no entanto perceber quatro linhas básicas de interpretação do fenômeno: (i) globalização como uma época histórica; (ii) globalização como um fenômeno sociológico de compressão do espaço e tempo; (iii) globalização como hegemonia dos valores liberais; (iv) globalização como fenômeno socioeconômico” (PRADO, 2001).

² Teoria de David Ricardo, complementada por John s. Mill. e assim citada por Krugman e Obstfeld (2001): “Um país apresenta vantagem comparativa de um bem se o custo de oportunidade da produção de um bem, em termos de outros bens é mais baixo do que em outros países”.

mercadorias. Ele se beneficia por possuir determinadas vantagens, como a grande capacidade e a diversidade de carga que está apto a transportar, mas o grande destaque econômico é possuir um menor custo de transporte unitário frente às demais opções.

O custo do transporte é muito importante, pois tem o poder de alterar as vantagens comparativas ou mesmo torná-las inexistentes. Para tanto, o custo não pode ser considerado como sendo formado simplesmente pelo frete e assim representado pela distância entre os pontos, ele contém em sua envergadura os custos operacionais e despesas portuárias, se tornando um custo econômico.

No caso brasileiro, a rubrica dos custos de transporte representada na balança comercial é altamente deficitária, em 2006 o rombo na rubrica transportes foi de US\$3.128 milhões³, que se deve, principalmente, à falta de meios de transporte marítimo de bandeira nacional e o problema de falta de frete de retorno, que, além de tornar o frete mais caro, acaba ocasionando uma evasão de contêineres.

Visando uma redução de custos, busca insaciável das atividades econômicas atuais, é necessária a existência de estruturas portuárias eficientes que permitam a utilização integral das potencialidades do transporte.

LINS (2004) demonstra a considerável importância dos portos para a manutenção do conceito de comércio global e a dimensão em que ele está incluso.

Portos podem ser vistos como cartilagens da ossatura da globalização, pois constituem cruzamentos ou pontos de articulação dos movimentos que vertebram a economia planetária. Ao mesmo tempo, aparecem como membranas através das quais fluxos variados – mercadorias, pessoas – sustentam as interconexões que envolvem os diferentes territórios (LINS, 2004 p.09).

Os problemas logísticos portuários, e o alto custo de estalagem advindos destes, são os responsáveis por parte das perdas nas trocas internacionais e hoje se configuram como os principais problemas estruturais do setor. No exemplo catarinense, a produção para exportação excedeu a capacidade portuária do estado no ano 2006. As exportações cresceram e os investimentos em infra-estrutura portuária não acompanharam este crescimento. Eles não acompanham o aumento do volume, nem mesmo nas dimensões dos cargueiros que nele precisam atracar, reduzindo possibilidades de crescimento. Em função das debilidades infra-estruturais, as empresas exportadoras se viram obrigadas a contornar os problemas, optando por meios de transportes alternativos, como o aéreo, mais caro, ou

³ Dados do Banco Central do Brasil, disponível em <http://www.bcb.gov.br/?SERIEBALPAG>.

mesmo investindo na reativação de áreas em determinados portos e ampliando seu orçamento para programas logísticos.

A inibição dos investimentos é um dos grandes causadores dos problemas estruturais. Essa inibição, tanto estatal como privada, se deve principalmente pela indefinição sobre o sistema regulatório e pelos monopólios existentes no setor, caso como o da companhia das docas, que possui monopólio sobre a armazenagem e movimentação de cargas e o monopólio sindical. Como na maioria dos problemas políticos e de infraestrutura, as soluções são demoradas e traçadas a longo prazo. A curto prazo é necessário resolver os problemas como o de escalonagem dos portos, de modernização dos equipamentos e de logística. Uma parcela significativa dos portos tem problemas de calado e falta de maquinário específico, e outra ainda maior tem deficiência de acesso rodoviário e ferroviário. A situação se repete no que diz respeito ao número de armazéns, muito pequeno para o atual volume exportado.

Todos esses problemas possuem uma característica comum, podem ser contornados rapidamente, mas para serem solucionados dependem de empenho político e financeiro que, normalmente, ocorrem lentamente.

Os problemas tecnológicos e financeiros que envolvem as estruturas portuárias atuais têm reflexos imediatos sobre a hinterlândia portuária, e conduz a sociedade regional, que depende dessas estruturas, a posições econômicas e sociais retroativas e que comprometem o curso de seu desenvolvimento.

Por muito tempo os portos foram canais de ligação sob o arcabouço gerencial federal, submetidos à burocracia, investimento e ineficiência estatal. Ao mesmo tempo em que o estado é imprescindível para a sobrevivência dos portos, com os grandes investimentos, ele tende a estabelecer sua lógica organizacional. E justamente, por essa lógica organizacional estatal ser ineficiente, ela transforma o estado, simultaneamente e contraditoriamente, no elo forte, devido a seus investimentos, e também no elo frágil, devido a sua administração deficitária.

Hoje a governança do porto é essencial às cidades portuárias. Em muitos casos se sobrepondo aos investimentos. As relações externas dos portos e as coletividades regionais demandam no espaço envolto no porto uma reorganização administrativa e um novo pensamento sobre o porto e o relacionamento com a cidade.

Os portos não podem ser vistos apenas pela ótica do transporte marítimo, eles devem ser vistos como foco do desenvolvimento regional/local, como instituições promotoras desse desenvolvimento. A visão do porto como um simples canal de circulação

de mercadorias e também como um intruso na economia local prejudicou o estreitamento dos vínculos institucionais. Pois apesar do porto historicamente ter mantido uma relação regional, a integração com a cidade e a região sempre foi uma questão problemática e altamente conflitual.

Seguindo esta perspectiva, SILVA e COCCO (1999), destacam que frente às mudanças nas redes logísticas e no papel dos portos, podem-se observar dois modelos de gestão portuária que diferem em nível local.

O primeiro modelo traduz o porto como um elo logístico, em que serve aos interesses de grandes firmas e as operações são definidas por lógicas que se situam fora do porto e das instâncias regionais. São os *hub ports*⁴. No segundo modelo o porto é considerado no âmbito do planejamento que inclui a hinterlândia. Neste caso ele funciona como um instrumento de desenvolvimento local, evidenciando o conceito de cidade portuária. Estando intimamente ligada à economia local, e onde a região encontra suporte, principalmente econômico, para a manutenção e desenvolvimento dos indicadores.

Partindo dessa abordagem surgem questionamentos sobre as estruturas portuárias vigentes.

Questões como a sustentabilidade da estrutura portuária sem um suporte econômico regional, os movimentos dos portos para longe do contexto local, ou seja, um isolamento do porto, e a sobrevivência das regiões sobre a influência portuária, se este não trabalhar em conjunto com os agentes regionais.

Surgem também questões e reflexões referentes às relações porto/região e os embates existentes entre os agentes, sobre a representatividade no âmbito econômico de cada agente, e sobre as perspectivas e planos traçados para a melhoria nas deficiências que afetam o desenvolvimento cooperativo entre as estruturas portuárias e as regiões onde estão localizadas.

No âmbito da cidade-porto não se trata de dar ênfase à cidade sobre o porto, mas de considerar a complementação entre ambos, já que a cidade deve aproveitar as demandas evidenciadas pelo porto para implementar sua economia e o porto deve aproveitar a cidade para buscar as competências necessárias e construir uma relação estreita com a base econômica regional. Portanto, os nexos territoriais e locais do porto, bem como a sua hinterlândia, devem ser observados em uma governança de desenvolvimento regional, que

⁴ Macro-porto Logístico concentrador de carga.

possibilita a aplicação do conceito cidade-porto e desta forma conduza as estruturas a uma forma de integração local-regional.

O Brasil tem uma imensa cadeia portuária potencial, composta por mais de uma centena de portos públicos e privados de uso comum. O estado de Santa Catarina contribui com quatro grandes estruturas. Os portos de Itajaí e de São Francisco do Sul no eixo norte e os de Imbituba e Laguna no eixo sul. Cada um possui história e características próprias de surgimento, crescimento, desenvolvimento e função local. A existência de tantos portos de destaque já demonstra a importância de fazer um estudo sobre as questões econômicas, sociais e políticas que estão envolvidas na relação entre o desenvolvimento e as estruturas portuárias e a participação dos agentes portuários.

Os portos representam, junto a sua estrutura, um pólo desenvolvimentista para a região. Nas proximidades é aparente a larga influência imposta pelas estruturas portuárias, criando um vínculo econômico e cultural, e permitindo ser um instrumento de desenvolvimento regional.

A importância apresentada pela relação do porto com a região irá nortear este trabalho, mas destaca-se a necessidade e a intenção de uma pesquisa mais abrangente e ambiciosa.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral:

Verificar e apresentar questões e reflexões envoltas na relação entre o desenvolvimento local-regional e as estruturas portuárias, identificando embates, afinidades e contestações entre os agentes, e analisando quais as perspectivas para o futuro dessas instituições e suas relações.

1.2.2 Objetivos específicos:

- Referenciar o desenvolvimento regional, suas formas, características e suas relações.
- Apresentar as diferentes estruturas portuárias vigentes e as relações entre estas e o desenvolvimento.

- Verificar e apresentar as questões envolvendo as estruturas portuárias e sua hinterlândia, destacando as conexões e embates.
- Apresentar os portos brasileiros e catarinenses, e verificar quais as ações em desenvolvimento para a melhoria das estruturas portuárias existentes em âmbito estadual.

1.3 METODOLOGIA

Para elaboração do proposto trabalho será utilizado, como base, a literatura existente, referente aos assuntos correlacionados, dados disponibilizados pelas instituições ligadas aos setores integrantes do trabalho, e acontecimentos econômicos que tenham influência significativa nos resultados propostos. Limitou-se o estudo as fontes literais, observando que pesquisas de campo através de coletas de dados por entrevistas e questionários se tornam dispensáveis, haja vista a quantidade e qualidade de dados disponíveis para consulta e referência.

As pretensões deste trabalho estão dispostas nos capítulos seguintes.

No tema pretendido pelo capítulo II, a fim de referenciar a questão do desenvolvimento, espaço e região, levantara-se conceitos, reflexões e questões que apresentem diferenças e definições de crescimento e desenvolvimento, as relações do desenvolvimento regional, os agentes envolvidos no espaço e na região. E outras questões que se encaixam no objetivo central do trabalho.

A proposta para o capítulo III, está na apresentação da estrutura portuária, sua formação e a sua influência no desenvolvimento, posicionando os atores frente as relações com os portos, com o intuito de demonstrar os problemas enfrentados pela estrutura portuária ligada ao fator desenvolvimento, principalmente local e regionalmente.

O posicionamento atual dos portos brasileiros e catarinenses e quais as ações e perspectivas para o futuro dos portos catarinenses, é o tema central do capítulo IV, que traz a discussão de sua formação até as possíveis soluções futuras..

Para tanto as bases serão livros, artigos e demais publicações que referenciam os temas estrutura portuária, desenvolvimento local e regional e portos brasileiros e catarinenses. O suporte de referência teórica será a pesquisa documental e bibliográfica.

Para GIL (1991 apud COMIM, 2005), “A pesquisa documental assemelha-se muito a pesquisa bibliográfica. A diferença entre ambas está na natureza das fontes”.

Quanto à pesquisa bibliográfica, VERGARA (1997 apud COMIM, 2005) a define como “um estudo sistematizado, desenvolvido com base em material publicado, isto é, material acessível ao público em geral”.

Neste sentido, ambas as formas de pesquisa são válidas e servem indiscutivelmente como alicerce, já que abrangem material impresso, como livros, boletins, jornais, revistas, pesquisas, monografias, teses, dissertações, material cartográfico, anais, regulamentos, memorandos, ofícios, circulares, entre outros, além de microfilmes, filmes, fotografias, informações digitais, gravações e até mesmo televisão, e assim atingindo amplamente os meios possíveis de informação, e que permita resultados fidedignos.

Quanto as limitações, entornam-se em conceitos difusos, que constam nas referências, bem como base reduzida de trabalhos acadêmicos com referências recentes. Ao não adotar-se coleta de dados junto aos indivíduos envolvidos no tema do trabalho, restringe-se este trabalho acadêmico ao que já foi publicado e as reflexões embasadas nestas publicações.

Mas ao adicionar-se no contexto geral deste trabalho uma profunda e metódica busca por informações, aprimora-se a capacidade de análise e conceitualização dos temas propostos.

2 REVISÃO TEÓRICA

2.1 ESPAÇO E REGIÃO

O desenvolvimento inicia-se com as pessoas e onde estas se localizam como se localizam quaisquer outros fatores. Desenvolvimento se traduz em quadros de vida evoluídos, que se caracteriza pela disponibilidade de bens e serviços em condições de acesso para todos os indivíduos, em qualquer lugar. A organização espacial vai condicionar naturalmente o desenvolvimento econômico, por um lado cria mobilidade e acesso e, por outro, maiores oportunidades para uma apropriada utilização dos recursos humanos. Portanto as questões da localização são verdadeiramente importantes, pois a mobilidade das atividades e dos recursos, quando existe, é limitada, e uma ótima localização possibilita uma plena utilização destes.

O desenvolvimento das regiões tem de ser desenhado tendo em conta tanto o sistema como um todo, como cada uma das suas partes componentes. O desenvolvimento econômico e a estrutura espacial são interdependentes, o que significa que o planejamento regional, concebido para controlar e dirigir o processo de desenvolvimento tem de ser dominado por preocupações dinâmicas e multidisciplinares.

O espaço é o sujeito do planejamento, como um componente ativo, e não conduzido simplesmente como seu objeto, servindo apenas para os impactos das medidas de desenvolvimento econômico, pois ele pode favorecer ou dificultar o sucesso do planejamento.

Segundo LOPES (2001), é necessário atender as variáveis espaço e tempo em qualquer fase do desenvolvimento econômico, independente do caráter das questões e discussões envolvidas.

Ao abordar-se a questão de planejamento ao nível da variável espaço, leva-se em conta que o que importa é a caracterização do todo sem negligenciar a caracterização das partes, cria-se desta forma uma caracterização de sistema de regiões.

(...) a realidade sobre que nos debruçamos é, como na definição de Lalande de sistema, um conjunto de elementos, materiais ou não, que dependem reciprocamente uns dos outros de maneira a formarem um todo organizado. É um verdadeiro sistema, com os seus elementos físicos, econômicos, políticos, demográficos, (...) é efectivamente um todo complexo, um todo cujas partes

estão interligadas, um conjunto de coisas organizadas, materiais e imateriais que se relacionam, que são interdependentes, que exercem interações, que formam uma unidade (LOPES, 1973 apud LOPES, 2001 p. 10).

Assim, há de se considerar para o planejamento do desenvolvimento as características próprias de cada região, mas também considerando que as regiões são interdependentes. A existência de um quadro de interligações neste sentido não pode ser depreciada em termos de análise e muito menos em termos de planejamento político.

2.1.1 Espaço e Região: Diferenças

Os conceitos de espaço e de região não devem confundir-se. “A região se opõe ao espaço por que ela se compõe de elementos geográficos necessariamente contínuos, de elementos espaciais que possuem fronteiras comuns” (SOUZA, 1995, apud KALNIM, 2004 p. 43). Além disso, deve-se ressaltar que a soma das regiões econômicas não constituem necessariamente um espaço econômico.

Para LOPES (2001 p. 29), o espaço define-se a partir de um conjunto de dados econômicos localizados, podendo ser dispersos, porque o que dá unidade ao espaço são as suas características e a natureza das relações de interdependência. A região tem de ser definida de forma mais restrita, não resultando de fatores associados à dimensão, mas a razões de contigüidade, os elementos que a compõem têm de localizar-se necessariamente de forma contígua.

2.1.2 Região

Região para BAUCHET (1995 *apud* LOPES, 2001 p. 31) é um conceito observável porque, dotadas de certa homogeneidade de comportamento e de alguma auto-suficiência, resultam concretamente da sobreposição de zonas de influência das cidades nelas contidas.

Na realidade o conceito de região é complexo e conflituoso. Existem diferentes conceituações, cada corrente do pensamento geográfico possui a sua. Para atingir uma definição harmoniosa é necessário fazer um estudo das relações dos homens e desses com o meio, de áreas e de locais, tudo em caráter multidisciplinar.

O conceito básico de região está ligado a noção fundamental de diferenciação de áreas geográficas, ou seja, de que a superfície da terra é constituída por muitas áreas, diferentes entre si.

A intenção de construir regiões formais, definidas por serem áreas geográficas uniformes ou por determinada característica comum, ou seja, uma região propriamente física, não deve excluir os fatores de ordem econômica, social e política, nem a forma de funcionamento da região dentro do seu sistema de regiões, onde estas são áreas dotadas de relações de interdependências.

O desenvolvimento de uma região, ao longo prazo, é explicado pela interação de vários tipos de processos ou forças, que são o uso dos recursos naturais, os efeitos indiretos das políticas macroeconômicas e setoriais, e um conjunto de elementos políticos, institucionais e sociais, agrupados sob a denominação de capacidade de organização social da região, conforme BOISIER (1980 apud KALNIN, 2004 p. 45).

A existência de estruturas políticas, sociais e burocráticas capazes de permitir a internalização do crescimento, define, portanto, a capacidade de organização social da região.

Assim, para BOISIER (1973), salvo poucas exceções, as experiências indicam que, em alguma etapa do desenvolvimento econômico a estrutura espacial e a região entram em conflito com os valores e objetivos da sociedade. O conflito mais usual apresenta-se em termos de concentração econômica territorial e dos objetivos igualitários da sociedade. Este conflito entre estrutura espacial e valores é uma das razões que explicam a necessidade da aplicação de políticas de desenvolvimento regional, formuladas como uma tentativa de resposta social ao problema.

Das discussões interdisciplinares efetuadas pelas correntes ideológicas da geografia derivam visões e conceitos diversos:

2.1.2.1 - Região Natural

Na visão do determinismo ambiental é a natureza que determina o comportamento e a relação do homem com o meio. Uma relação causal natureza/homem, onde as condições naturais, principalmente as climáticas, determinam o comportamento do homem, interferindo na sua capacidade de progredir, com tendência favorável de crescimento aos povos localizados em áreas climáticas mais favoráveis, ou seja, Clima Temperado.

A idéia de determinação ambiental leva ao conceito de espaço vital⁵. O espaço vital seria o espaço necessário para a expansão territorial de um povo. Espaço onde as necessidades, relativas à dominação territorial e aos recursos, desse povo seriam realizadas. Esse conceito foi utilizado pelos alemães para a expansão territorial na Europa.

O determinismo ambiental também foi utilizado como justificativa para a expansão territorial colonial na sua forma, com a definição da criação de colônias de exploração (clima equatorial) ou povoamento (clima temperado), transformando o natural em uma situação social, econômica e histórica.

Seguindo o determinismo ambiental surge a definição de região natural:

A região natural é entendida como uma parte da superfície da terra, dimensionada segundo escalas territoriais diversificadas, e caracterizadas pela uniformidade resultante da combinação ou integração em área dos elementos da natureza: o clima, a vegetação, o relevo, a geologia e outros adicionais que diferenciariam ainda mais cada uma destas partes. Em outras palavras, uma região natural é um ecossistema onde seus elementos acham-se integrados e são interagentes. (CORREA, 1991 p.23 e 24)

O conceito de região natural, neste sentido, serve de base para Herbertson desenvolver sua clássica divisão, onde com base no clima e no relevo, e considerando a vegetação, ele divide a superfície terrestre em seis tipos e 15 subtipos, que não apresentam contigüidade espacial e 57 regiões naturais, que apresentam contigüidade. A divisão natural propicia uma forma mais clara de entender a influência da natureza sobre o homem.

Convém considerar a existência atualmente de uma determinada diferenciação entre os povos de regiões distintas, mas não obrigatoriamente deve-se remeter às condições climáticas a responsabilidade sobre tal fato, existem considerações históricas, econômicas e sociais que influenciam, ou mesmo, diferenciam.

2.1.2.2 – Teoria Possibilista e seu conceito de Região

Em oposição ao determinismo ambiental a corrente possibilista não considera uma região natural, mas uma região humana focalizada nas relações entre o homem e a natureza, onde a natureza é considerada como fornecedora de possibilidades para o homem modificar, criando uma nova paisagem. A natureza não é determinante. O homem é o principal agente geográfico desta possível modificação.

⁵ Teoria de Friedrich Ratzel, geógrafo e etnólogo alemão, notável por ter cunhado o termo Lebensraum (espaço vital).

(...) o possibilismo considera a evolução das relações entre o homem e a natureza, que, ao longo da história, passam de uma adaptação humana a uma ação modeladora, pela qual o homem com a sua cultura cria uma paisagem e um gênero de vida, ambos próprios e peculiares a cada porção da superfície da terra (CORREA, 1991 p. 28).

A região é considerada como a ocorrência espacial de uma mesma paisagem geográfica. Paisagem essa modelada pelo homem. Ela abrange uma paisagem e sua extensão territorial, onde componentes humanos e a natureza se entrelaçam, e apresentam um aspecto mais ou menos homogêneo.

Segundo CORREA (1991 p. 29), esta região geográfica definida por Vidal de la Blache⁶ pode ser analisada sob diversas perspectivas, normalmente dividida por características naturais. O que importa para a caracterização da região é que haja nela uma combinação específica da diversidade, uma paisagem que acabe conferindo singularidade àquela região.

A região geográfica é, na sua essência, a expressão das relações entre o homem e a natureza. Apesar da região normalmente possuir características naturais, na maioria das vezes há uma influência histórica e econômica na divisão que a definem, e os elementos humanos tornam-se imprescindíveis.

2.1.2.3 - Região como um conjunto de lugares

Baseada em uma visão locacional a nova geografia desfaz as regiões anteriores e novas formas espaciais são construídas ou reproduzidas. Isso resulta em uma nova na abordagem: o espaço resulta de um agregado de decisões locacionais.

Neste contexto a região é definida, segundo CORREA (1991 p.32), “como um conjunto de lugares onde as diferenças internas entre esses lugares são menores que as existentes entre eles e qualquer outro elemento de outro conjunto de lugares”.

A definição das similaridades ou diferenças entre estes lugares é feita através de uma mensuração estatística. Assim definir regiões passa a ser um problema de aplicação eficiente da estatística. O que leva a crer que são os propósitos de cada pesquisador que norteiam divisão regional, através das variáveis estatísticas utilizadas na mensuração.

⁶ Paul Vidal de la Blache foi um geógrafo francês. Ele é considerado o fundador da moderna Geografia Francesa e da Escola Francesa de Geopolítica.

Ainda segundo CORREA (1991) essas regiões podem ser classificadas de diversas formas: simples (baseando-se em apenas um critério) ou complexas (diversas variáveis), homogêneas (unidade agregada de áreas) ou funcionais (definida pela movimentação de pessoas e mercadorias). E pode ser concebida de duas formas: divisão lógica, caracterizada pela divisão do todo em partes; ou agrupamento, das partes para o todo, onde parte-se do indivíduo e por agregação chega-se ao todo. A divisão lógica procura diferenciações entre lugares enquanto o agrupamento, ascendente, procura regularidades.

2.1.2.4 - A região sobre o aspecto do desenvolvimento desigual e combinado

Dentro da corrente da geografia crítica o objetivo é repensar os conceitos de região. As relações entre homem e a natureza, tema central do determinismo ambiental e do possibilismo, é vista a luz da teoria de Karl Marx, e desta nova dimensão teórica derivam diversas formas de abordagem, seja através da relação da sociedade com o Estado, da articulação dos modos de produção, das conexões entre classes ou introduzindo-se a dimensão política. A intenção é produzir um conceito teórico vasto, que permita dar conta da diversidade territorial apresentada.

Na visão de CORREA (1991) este quadro consiste na Lei do Desenvolvimento Desigual e Combinado de Trotsky⁷.

A lei expressa um dos elementos da dialética, a interpenetração dos contrários. Que permite considerar as diferenciações resultantes da presença de fenômenos originados em tempos históricos diferentes coexistindo no tempo presente e espaço. Ela possui uma dimensão espacial, que se verifica através do processo de diferenciação das áreas, ou seja, da regionalização.

“A lei do desenvolvimento desigual e combinado traduz-se, assim, no processo de regionalização que diferencia não só países entre si como, em cada um deles, suas partes, originando regiões desigualmente desenvolvidas mas articuladas” (CORREA 1991 p. 45). Nesta abordagem a região é vista como um resultado da lei do desenvolvimento desigual e combinado, com heranças culturais, sociais e materiais, com estruturas e conflitos.

⁷ Leon Trótski (Ivanovka, Ucrânia, 7 de novembro de 1879 — Coyoacán, México, 21 de agosto de 1940) foi um intelectual marxista e revolucionário bolchevique.

CORREA (1991, p 42-45) analisa que quanto a diferenciação das áreas, ou seja, regionalização, dois aspectos devem ser considerados: o primeiro se refere a gênese e a difusão do processo de regionalização, e o segundo aos mecanismos nos quais o processo realiza-se.

Em relação à gênese e a difusão é adequado notar que a diferenciação de áreas vincula-se a história do homem. A evolução, do homem primitivo até os dias atuais, o aparecimento da divisão social do trabalho, da propriedade e dos meios de produção ocorreram de forma desigual sobre a terra, levando a uma diferenciação intra e inter grupos. As desigualdades caracterizam-se pela combinação de aspectos diferentes durante diversos momentos no tempo. Isso resulta no aparecimento de grupos, e a paisagem sob sua influência torna-se a expressão do modo de vida desses grupos.

Uma vez iniciada a difusão do processo de diferenciação de áreas ela assume ritmos diferentes, tanto em relação a duração, quanto a intensidade, dependendo das relações e interações.

Em relação aos mecanismos do processo de regionalização, lembra-se que na medida em que a história do homem acontece marcada pelo desenvolvimento das forças produtivas e pela dinâmica da sociedade de classes e suas lutas, o processo de regionalização torna-se mais complexo, as características que assemelham ou diferem as regiões alteram-se, produzindo novos padrões de divisão.

2.1.2.5 – A Região como um instrumento de ação e controle governamental

O conceito de divisão de áreas, a regionalização, tem sido amplamente utilizado pelo poder estatal como meio para a ação e o controle, com a pretensão de garantir a reprodução da sociedade capitalista, caracterizada pela existência de classes, onde uma classe dominante, que se localiza fora ou dentro de uma área submetida a regionalização, controla os meios de produção.

O estado é o agente da regionalização, ao cumprir suas funções de ação e de controle, através do planejamento. O exemplo brasileiro deste planejamento, com vistas ao controle, fica por conta das superintendências de desenvolvimento do norte e nordeste, as extintas, SUDAM e SUDENE, que não obtiveram o sucesso esperado, por desvio de verbas e de interesses.

2.1.3 Espaço e Organização Espacial

Segundo LOPES (2001 p.23), "o espaço tem uma definição geográfica, tem uma definição histórica, tem uma definição econômica, tem uma definição social"

Ao deparar-se com o espaço físico será suficiente dispor de uma ou duas coordenadas para caracterizá-lo, se considerar apenas um ou outro aspecto isoladamente. Mas basta alargar as preocupações da análise e a consideração de aspectos diferentes para se sentir a imediata necessidade de trabalhar com muito mais do que duas variáveis. O espaço físico é bem concreto, mas as relações a que ele está inserido são complexas e abstratas.

Assim o espaço como um todo pode ser caracterizado por dois conjuntos – o econômico (das atividades econômicas) e o geográfico (dos lugares geográficos). Naturalmente, entre o espaço geográfico e o espaço econômico há relações estreitas que provêm da localização, dos objetos e das relações entre eles. O espaço econômico não dispensa o geográfico, nem as atividades dele.

A atuação histórica do homem na natureza com a pretensão de satisfazer suas necessidade, criou novas figuras no espaço. Essas transformações da natureza primitiva em campos, cidades, estradas, e outras obras, produziram um padrão de localização que é próprio de cada sociedade. Esse padrão possui caráter social, pois com o trabalho e a divisão do trabalho, surgem as relações sociais, essência da própria produção. É no trabalho que os homens se relacionam entre si e com a própria natureza.

A intervenção humana inicial foi através do extrativismo, passando em seguida a um processo de transformação, incorporando a natureza à produção. Fala-se assim da natureza primitiva transformada em segunda natureza, que é a expressão da produção do homem.

As formas e objetos da segunda natureza estão distribuídos ou organizados pela superfície da terra de acordo com uma lógica. O conjunto de todas essas formas configura a organização espacial da sociedade. Assim a organização espacial se apresenta como a segunda natureza, ou seja, a natureza primitiva transformada pelo trabalho social, criando novas formas, que organizadas espacialmente constituem o espaço do homem, a organização espacial da sociedade ou o espaço geográfico.

Essa organização representa a dimensão da totalidade social construída pelo homem ao fazer a sua própria história. É a expressão da própria sociedade espacializada.

Em relação a organização espacial deve se ressaltar que, se durante o processo de produção do espaço não se pensar na sua continuidade, sua reprodução, este cessará quando se finalizar o processo. É necessário que se crie no próprio processo de produção as condições de sua reprodução. A organização espacial deve ser encarada não apenas como um meio de vida no presente, mas também uma condição para o futuro (reprodução).

Com isso, a organização espacial é definida da seguinte forma:

A organização espacial é assim constituída pelo conjunto das inúmeras cristalizações criadas pelo trabalho social. A sociedade concreta cria seu espaço geográfico para nele se realizar e reproduzir, para ela própria se repetir. Para isto, cria formas duradouras que se cristalizam sobre a superfície da terra. Caso contrario...a sociedade se extinguiria (CORREA, 1991 p.57)

Assim, no âmbito global, a organização espacial resulta da superposição de diferentes organizações espaciais específicas e consiste na ocorrência simultânea das especificidades, onde é necessário certo nível de compatibilidade entre os agentes modeladores. Essa compatibilidade é garantida através da ação coordenadora e repressora do estado, via planejamento territorial, unidos as grandes corporações. A cidade, em sua configuração, é um exemplo dessa organização espacial coordenada e controlada pelo estado.

2.1.3.1 - Organização espacial: capital e estado

A organização espacial é resultado do trabalho humano ao longo do tempo. No capitalismo, este trabalho configura-se por ser realizado sob o comando do capital, quer dizer, dos diferentes proprietários dos diversos tipos de capital.

A ação do capital não se verifica de modo uniforme sobre a superfície, acompanhando a própria dinâmica contraditória da acumulação capitalista gerou-se um processo de centralização e concentração do capital. Essa concentração e centralização possui sua expressão espacial na internacionalização do capital.

O estado capitalista tem progressivamente investido mais e mais, contribuindo para a organização do espaço. Em muitos casos se tornando o próprio empresário capitalista diversificando seus investimentos, não apenas criando uma organização espacial, mas também alterando a existente de acordo com seus interesses. Fala-se assim do espaço do capital.

Cabe ao capital tomar as decisões de investimento, desenhando o espaço, criando enclaves nas localidades desprovidas de infra-estruturas, fixando além da fábrica um núcleo urbano, onde tudo funciona sob o controle capitalista. Ou ainda mudando a estrutura agrária do campo.

O agente do capital é o Estado e as grandes corporações.

2.1.3.2 – Reflexo Social da Organização Espacial

“Produto da ação humana ao longo do tempo, a organização espacial é um reflexo social, ‘consequência do trabalho e da divisão do trabalho’, conforma aponta Lefebvre⁸” (CORREA, 1991 p 67). É o resultado do trabalho social que transforma diferencialmente a natureza primitiva em segunda natureza, onde reflete as características da sociedade, do desenvolvimento das forças produtivas e das relações de produção.

A sociedade feudal, a colonial e a capitalista avançada, apresentam organizações espaciais distintas. Porém, elas acumulam formas herdadas dos espaços do passado, que puderam ser adaptadas as necessidades atuais. As formas espaciais herdadas do passado na organização atual apresentam uma funcionalidade efetiva em termos econômicos ou um valor simbólico que justifica a sua permanência. Como as formas do passado têm influências sobre as formas presentes, essas terão um papel importante no futuro da sociedade.

2.1.3.4 - Organização espacial e reprodução

A organização espacial não é apenas um reflexo da sociedade é também uma condição para o futuro da sociedade, isto é, a sua reprodução social. Segundo Lefebvre (1976 apud CORREA, 1991 p.72), a reprodução é o papel mais importante da organização espacial, a totalidade do espaço se converte no lugar de reprodução das relações de produção.

A concentração das atividades nos centros condiciona a sua reprodução, já os efeitos dessa concentração excessiva, proporciona a recriação de novas formas, as áreas

⁸ Henri Lefebvre (Hagetmau, 16 de junho de 1901 — 29 de junho de 1991) foi um importante filósofo marxista e sociólogo francês.

metropolitanas e industriais, similares aos centros. Assim ocorre uma reprodução simples e uma ampliada. Na simples um local de concentração ou o centro se expande vertical ou horizontalmente; enquanto na forma ampliada uma nova organização espacial é criada ou alterada pelo aparecimento de novas áreas de concentração, ou subcentros, que representam uma descentralização criadora no espaço.

Um exemplo citado por CORREA (1991 p. 73-75), que evidencia o papel da organização espacial como condição para a reprodução social é considerar as diferentes classes sociais e suas frações em um meio urbano. É em grande parte, através da segregação residencial que a reprodução social acontece. A origem da segregação residencial remota ao próprio aparecimento das classes sociais e da cidade, anteriores ao capitalismo, mas é no capitalismo que a segregação torna-se mais complexa. A segregação viabiliza a reprodução das classes e suas frações, por que áreas residenciais diferentes, mesmo que homogêneas internamente, configuram meios distintos para a interação social, da qual os indivíduos derivam seus valores, expectativas, hábitos de consumo e estado de consciência.

Essa reprodução do meio social configura a reprodução dos indivíduos e dos modos de vida destes.

2.2 REFLEXÕES E QUESTÕES RELATIVAS AO DESENVOLVIMENTO

Como a maioria dos temas contextualizados pela economia, a questão desenvolvimento possui mais do que uma abordagem válida, e se caracteriza pela inexistência de uma conceituação universal. É dentro dessa controvérsia que duas correntes surgem como principais bases teóricas. A primeira defende o desenvolvimento como sinônimo de crescimento. Já a segunda corrente distingue desenvolvimento de crescimento através de elementos qualitativos, onde, de acordo com SOUZA (1997), o crescimento é condição indispensável para o desenvolvimento, mas não suficiente. Pois se insere nesta condição, variáveis exclusas das considerações sobre o crescimento.

Na primeira corrente o crescimento é explicado da mesma forma em todos os lugares, tomando-se, com freqüência, modelos de crescimento, analisando determinadas variáveis isoladas para definir o crescimento, uma solução simplificadora da realidade. Aqui crescimento é o aumento da produção, ou do PIB de forma geral. Para essa corrente

um país mostra-se subdesenvolvido quando não utiliza integralmente os fatores de produção de que dispõe e sua econômica cresce abaixo de suas possibilidades.

Como se vê, por essa concepção, o crescimento econômico é um processo contínuo de progresso científico e sua aplicação à técnica de produção, mediante acumulação de capital. Não se pode negar a veracidade desta preposição. Mas é possível indagar se o nível de abstração em que ela é verdadeira é adequado à compreensão de por que o “progresso de civilização” não se verificou uniformemente em todas as regiões habitadas do globo, porém se concentrou em alguns poucos países. E este é, precisamente, o problema do desenvolvimento em nossos dias (SINGER, 1977).

A segunda corrente encara o crescimento econômico como uma simples variação quantitativa do produto, enquanto o desenvolvimento envolve mudanças qualitativas no todo, na vida das pessoas, nas instituições e nas estruturas produtivas. Esta implica mudanças nas estruturas econômicas, institucionais, sociais e políticas.

Conforme HADDAD (1999), desenvolvimento econômico não deve ser confundido com crescimento, porque os frutos do crescimento podem não estar beneficiando a economia como um todo, nem a sua população, pois não se vincula aos níveis econômicos e sociais.

Para SINGER (1977), desenvolvimento econômico é um processo de transformação qualitativa da estrutura econômica de um país, e constitui um caso particular de crescimento econômico, de transição de uma posição na linha de desenvolvimento para outra mais avançada.

Neste sentido, desenvolvimento caracteriza-se pela transformação de uma economia atrasada e ineficiente em uma economia moderna, eficiente, alimentando também a melhoria do nível de vida do conjunto social.

Desenvolvimento econômico consiste, portanto, conforme SOUZA (1997), pela existência de crescimento econômico contínuo, em ritmo superior ao crescimento demográfico, envolvendo mudanças nas estruturas e melhoria dos indicadores econômicos e sociais. Mas para ser eficiente, esse fenômeno deve ocorrer ao longo prazo e deve atingir a todos os elementos da sociedade.

2.3 DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Dentro das questões de desenvolvimento surgem perspectivas para uma política regionalizada ou localizada, que tenta introduzir determinadas regiões no desenvolvimento,

através da utilização de suas potencialidade.

CASAROTTO e PIRES (2001), em seu trabalho apresentam o desenvolvimento regional como um aumento do produto interno bruto per capita associado a melhoria do padrão de vida da população, que engloba as variáveis econômicas e sociais do desenvolvimento, em escala regional.

A concepção de Desenvolvimento Regional que será adotada se baseia em conceitos de desenvolvimento e não de crescimento, concordando que a evolução das sociedades não deve medir-se pela quantidade bruta e global dos bens e serviços que produz, embora seja interessante estimar o nível desses bens e serviços, mas pelo contexto econômico e social ao qual a sociedade é conduzida por essa determinada massa de bens e serviços.

Assim, para HADDAD (1999), um processo de desenvolvimento (regional) é diferente do mero processo de crescimento econômico e não deve ser confundido com ele. Isso porque a localização e a implantação de novas atividades econômicas numa região podem elevar seus níveis de produção, de renda e de emprego a um ritmo mais intenso do que o crescimento de sua população, sem que, entretanto, ocorra o processo de desenvolvimento econômico e social. Os valores per capita do produto e da renda se expandem, demonstrando que a região estará vivendo um bom momento, que esta ocorrendo um aumento na quantidade de bens e serviços à disposição dos seus habitantes, mas isto não dá garantias de melhoria na qualidade de vida dos indivíduos.

O processo de desenvolvimento, ou seja, de crescimento econômico e melhoria qualitativa de determinada região, dependerá, na concepção de BOISIER (1993 apud KALNIN, 2004 p. 44), fundamentalmente da sua capacidade de organização a partir do:

- a) aumento da autonomia política regional;
- b) aumento da capacidade para reter e reinvestir o excedente econômico gerado pelo processo local;
- c) crescente processo de inclusão social dos indivíduos desta região;
- d) processo permanente de conservação e preservação do ecossistema regional.

Esta capacidade de organização da região é o fator endógeno para transformar o crescimento em desenvolvimento, através da participação de instituições e de agentes de desenvolvimento, articulados regionalmente através de um projeto de planejamento político.

Entretanto, para HADDAD (1999), este processo de crescimento e desenvolvimento econômico irá depender, principalmente, da capacidade da região para

atrair recursos nacionais e internacionais, públicos e privados, e dos impactos que as políticas macroeconômicas e setoriais terão sobre a economia regional, freando ou estimulando o crescimento econômico da região. Para ele tais políticas são capazes, individualmente, de explicar o crescimento econômico e a evolução da renda de uma determinada região.

A utilização das potencialidades regionais é o ponto de propulsão para um possível desenvolvimento concentrado regionalmente. Segundo KALNIN (2004), quando leva-se em consideração as potencialidades regionais de desenvolvimento econômico a partir de seus recursos, deve-se considerar esses recursos como econômicos, ou seja, o valor de um recurso natural não é intrínseco ao material, mas depende da estrutura econômica.

Para BOISIER (1973), se o conteúdo de uma política de desenvolvimento regional tem como propósito modificar a estrutura espacial, parece lógico que a política de desenvolvimento centralize sua atenção nos componentes da estrutura espacial mais suscetíveis de controle e orientação espacial. Isso significa dar ênfase às competências regionais.

A utilização das potencialidades locais pode ser interpretada como a parte de caráter endógeno do desenvolvimento, juntando-se às características locais aos programas de planejamento para a criação de condições ideais.

A delimitação de competências e potencialidades de um sistema produtivo regional é imprescindível para uma região. Mas a diversidade no portfólio da região é indispensável, pois uma única atividade deixa a região altamente vulnerável. Assim, um dos princípios de promoção do desenvolvimento é adequar as atividades ao sistema produtivo regional secundário, que frequentemente possui uma diversificação maior.

Unindo as opiniões e preposições dos diversos autores, pode-se concluir que o desenvolvimento regional será possível quando os agentes locais trabalharem com um planejamento que estimule o investimento de capitais na região, sejam eles internos ou externos, e que esse capital seja direcionado para atividades que englobem as potencialidades locais, de maneira diversificada, permitindo uma inclusão social aliada com a melhoria dos quadros sociais e econômicos, e que estas atividades e planejamentos permitam à região uma condição sustentável, ou seja, que o nível de reposição seja superior ao nível de utilização das potencialidades.

Dentro desse caráter de desenvolvimento deve-se destacar temas inerentes ao processo, que são indispensáveis, e serão apresentados a seguir.

2.4 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O crescimento promove dinamismo econômico e considerável progresso social, porém podem causar distorções. A orientação qualitativa do desenvolvimento pode evitar o aumento das vulnerabilidades locais/regionais, e os desequilíbrios, que no futuro poderão gerar tensões e contradições no equilíbrio social, quebrando a sustentabilidade do processo de desenvolvimento.

O conceito de desenvolvimento sustentável obtém grande destaque a partir das condições e necessidades apresentadas pelo processo de industrialização e globalização crescente, que afetam continuamente o ambiente em que ocorrem.

Para HADDAD (1999), é preciso que, na estratégia de desenvolvimento econômico e social de uma região, se introduza a crescente consciência e ação ambientalista através da adoção do conceito de sustentabilidade do processo de produção ao consumo, a fim de permitir que a taxa de uso dos recursos regionais seja no máximo igual a taxa de reposição e de conservação desses recursos.

Todos os principais elementos ou dimensões que compõem o conceito de desenvolvimento sustentável se articulam em torno do uso eficiente e racional dos recursos naturais renováveis e não-renováveis, orientando-se para a melhoria da qualidade de vida da população, desde que observado o respeito pela necessidade das gerações futuras (HADDAD, 1999).

A partir disso prioriza-se a indispensável idéia de se incorporar a dimensão ambiental no processo de planejamento regional. A intensa mobilização política de movimentos populares permite ter segurança ao afirmar que a preservação ambiental é uma tendência forte para o desenvolvimento nos próximos anos, trazendo uma concepção alternativa ao desenvolvimento. Esse juízo remete a considerar-se uma capacidade da sociedade produzir o novo desenvolvimento, redirecionando suas relações com a natureza e os indivíduos.

O desenvolvimento sustentável não é um estado de permanente harmonia, mas um processo de mudanças no qual a exploração dos recursos, a orientação dos investimentos, os rumos do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional estão de acordo com as necessidades atuais e futuras. Este não é um processo fácil, sem tropeços. Escolhas difíceis terão que ser feitas (Comissão Mundial de Meio Ambiente e Desenvolvimento apud KALNIN, 2004 p.52).

Para CASAROTTO e PIRES (2001), a adesão social, e sua manutenção, e a internalização do conceito de sustentabilidade representam um dos maiores desafios de um

processo estruturado e participativo de desenvolvimento social. Pois, encontra-se dificuldade de consenso entre os agentes, reflexo das dificuldades e complexibilidade das relações entre os indivíduos e estes com o meio ambiente. E assim, faz-se necessário, mudanças de atitude e comportamento, uma nova mentalidade de desenvolvimento, com novos padrões.

“A sustentabilidade é o percurso do crescimento econômico integrado por mecanismos de redistribuição de riqueza, além de reformas sociais e políticas de grande peso e impacto” CASAROTTO e PIRES (2001). É uma preservação do ambiente social e natural da região, sem este o desenvolvimento não possui condição de manutenção ao longo prazo.

2.5 PLANEJAMENTO POLÍTICO REGIONAL

Na questão do planejamento e das políticas voltadas para o desenvolvimento LOPES (2001 p.08), afirma que o desenvolvimento será o fio condutor da orientação dos trabalhos, e quase fatalmente dele derivará a necessidade de formular políticas e elaborar planos que as implementem, seja por que a escala nacional encontra-se com dificuldade ou por que a região caracteriza-se por problemas únicos, seja ela subdesenvolvida, deprimida ou congestionada.

LOPES (2001 p.09) complementa sua idealização assegurando que, não há decisão, global ou setorial, cuja implementação não imponha a sua tradução no espaço, devendo ele surgir como o elemento integrador desde que existam possibilidades de utilização da instância intermédia entre o planejamento urbano e o planejamento setorial, ou seja, e o planejamento regional, assim a integração ficaria plenamente assegurada com probabilidade de eficácia mais garantida.

Atualmente “o planejamento regional padece de três tipos de limitações básicas que importa não ignorar. O primeiro assenta no reduzido nível de integração que se verifica em geral entre política regional e planejamento, no que muito há a esperar da melhoria da participação, e é de natureza institucional tal como o baixo nível de integração entre o planejamento regional e outros tipos de planejamento, nomeadamente o global e o setorial. O segundo é de natureza técnica e tem que ver com a reduzida flexibilidade dos planos regionais e com a dificuldade de integrar visões disciplinares numa óptica interdisciplinar. O terceiro tem que ver com a dificuldade em delimitar regiões-plano, longe ainda de estar ultrapassada” (KUKLINSKI 1970 apud LOPES, 2001 p.08).

Portanto, observa-se que a gravidade dos problemas de curto prazo e o relativo insucesso das políticas públicas de desenvolvimento regional implementadas durante as ultimas décadas atestam que os governantes no poder central não tratam as questões de desequilíbrio espaciais no processo de crescimento econômico de forma adequada. Uma parte deste insucesso na escolha e aplicação das políticas públicas se deve a uma observação inadequada dos fenômenos econômicos que acontecem no âmbito das regiões.

É importante o planejador reconhecer o caráter seletivo da política de desenvolvimento, o processo é distinto intra-regional e inter-regional, ela deve ser inteiramente direcionada regionalmente, pois essas políticas são as responsáveis pelo equacionamento e alavancagem dos meios locais com pretensões ao desenvolvimento.

As mais recentes e exitosa experiência em termos de modelos de desenvolvimento regional baseiam-se na concepção de que o fator determinante no desenvolvimento e na competitividade de determinada região é a capacidade de atuação organizada da própria sociedade local. Neste contexto as instituições ganham novas missões e definições ligadas ao desenvolvimento regional.

A ação do estado deve, portanto, voltar-se mais a criação de um ambiente mais favorável ao desenvolvimento, com fortalecimento do setor de prestação de serviços as empresas, principalmente na transferência de tecnologia.

As condições propostas a um planejamento, que engloba o âmbito social, econômico e político, promoveram, segundo CASAROTTO e PIRES (2001), a afirmação de quatro diversas dimensões de análise e planejamento:

1. *Dimensão econômico-social*: relaciona-se a criação de condições para o crescimento econômico, socialmente incluso e equitativamente distribuído;

2. *Dimensão científico-tecnológica*: refere-se ao domínio e atualização do conhecimento e sua aplicação nas atividades humanas, estimulando o processo continuado de inovação;

3. *Dimensão geoambiental*: assegura a manutenção da base de recursos ambientais, entendidos como a somatória das condições do ambiente social, desde a conservação da natureza ate a conservação das características e da cultura social inserida;

4. *Dimensão político-institucional*: estabelecimento e consolidação do sistema político representativo que garanta a continuidade e consistência de um

processo estruturado por meio de um sistema coordenado de decisões e ações, que promovam o desenvolvimento e a permanente interação e articulação das dimensões do processo.

Essas dimensões e sua importância foram determinadas pela evolução do conhecimento social e pelas necessidades dos conjuntos sociais, e possibilitam ao planejador delimitar áreas e tomar decisões coerentes que permitam a “criação” do desenvolvimento.

2.6 ENVOLVIMENTO DOS ATORES REGIONAIS

Ao desenvolvermos um planejamento regional voltado para o desenvolvimento da região destaca-se a necessidade de consulta e participação dos segmentos da comunidade, no planejamento, elaboração e implementação das ações.

É necessário um esforço institucional que difunda na região novas atitudes para a promoção do desenvolvimento, habilidades como confiança e a cooperação devem ser estimuladas. A criação de acordos cooperativos e coalizões políticas, intra e inter regiões faz-se imprescindível para termos um programa mais abrangente, que conduza a uma identidade regional.

A governança deve ser participativa, ou seja, os grupos devem contar com a transparência necessária, e focada no estímulo de um ambiente favorável.

A atuação coerente e cooperativa dos agentes permite a formação de uma sinergia.

A sinergia entre as empresas e o ambiente sócio institucional local atinge um nível intenso no agrupamento avançado levando as institucionais locais também a se fortalecerem a partir da mobilização dos agentes públicos e privados e do crescimento da renda gerada localmente, tornando-se propensos a promover ações como as de capacitação profissional (CASAROTTO e PIRES, 2001).

Para SOUZA (1997), o desenvolvimento regional, implica a participação de toda a sociedade no processo, e esta participação, por sua vez, exige uma população esclarecida e atuante, capaz de promover uma integração que é absolutamente essencial ao processo de desenvolvimento local. Onde os programas pelos quais o crescimento se faz por via endógena e as variáveis como educação, dinâmica interna das regiões e progresso tecnológico desempenham papel primordial, tem sido, cada vez mais, objeto de estudo e reflexão por parte dos economistas, com vistas ao desenvolvimento.

2.7 INCLUSÃO SOCIAL COMO ESTRATEGIA PARA DESENVOLVIMENTO

Uma concepção adequada da estratégia de desenvolvimento econômico e social de uma região e sua área de influência deve conter, como elemento essencial, um crescente processo de inclusão social (HADDAD, 1999).

Esta preocupação ganha destaque ao verificarmos que experiências econômicas, principalmente em países da América Latina, demonstram que o crescimento econômico não gera obrigatoriamente benefícios, nem divisão de renda e riquezas. Permanecendo inalteradas as estratificações sociais existentes.

É indispensável, portanto, que, na formulação da estratégia de desenvolvimento para uma região seja dada ênfase especial a articulação entre o processo de crescimento econômico e distribuição de renda e de riqueza na região. De um lado, é preciso que haja uma política educacional que qualifique a força de trabalho local para os postos de serviços a serem abertos em novos investimentos, particularmente naqueles intensivos de ciência e tecnologia; e de outro, que parte do excedente econômico gerado pelo ciclo de expansão da economia regional seja internalizado para o financiamento de políticas sociais compensatórias para os grupos excluídos da região (HADDAD, 1999).

Dentro dessa perspectiva, planos de inclusão social devem tornar-se corriqueiros, mas com a devida importância. Programas sociais, distributivos ou qualitativos, devem ser inseridos ao longo da cadeia econômica, com o intuito de conceder condições e permitir aos agentes penetrar no sistema econômico. A melhoria estrutural e o aumento global do produto precedem a distribuição, dando uma margem adicional para esta atuar. Mas esta não obrigatoriamente deve ser uma proposta inicial. A qualificação e a inserção tendem a ocorrer mais lentamente e assim levarem um período maior do que o crescimento do produto, portanto as políticas de desenvolvimento social podem preceder as estritamente econômicas. É no longo prazo que distribuição e melhoria estrutural encontraram um ponto convergente.

O objetivo dessas políticas é conduzir a sociedade a um patamar mais elevado de capital social⁹.

Conforme TEBCHIRANI (2001 apud KALNIN, 2004 p. 46), “o processo de construção regional deve estar alicerçado em um projeto cultural que determine a percepção coletiva e baseado em forte consenso social acerca de sua necessidade e do acerto das prioridades estabelecidas”.

⁹ Capital social: é composto por um conjunto de fatores de natureza cultural que aumenta a propensão dos atores sociais para a colaboração e para empreender ações coletivas.

2.8 PROBLEMAS INSTITUCIONAIS: PLANEJAMENTO

O Brasil acompanhou o aumento das práticas de planejamento regional, a partir do meio do último século, mas o cenário encontra-se em situação nebulosa.

O estado brasileiro apresentou nos últimos tempos dificuldades na promoção do desenvolvimento regional, isso se deve por vários motivos. Um deles, o mais importante, é de caráter financeiro, as crises, principalmente nas décadas de 80 e 90, debilitaram os órgãos responsáveis, e diminuíram a margem de manobra. A carência institucional demonstra a fraqueza das regiões, e destaca a necessidade de alterações na política de planejamento.

O refluxo – mais do que isso, a crise – do planejamento regional baseado em visão de conjunto sobre o país levou os entes federados, em primeiro lugar os estados, a explorar alternativas próprias. Em muitos casos isso envolveu a tentativa de atrair investimentos mediante incentivos fiscais. Outros mecanismos implicaram concessões financeiras sustentadas por linhas de financiamento estaduais, medidas relacionadas às questões de infra-estrutura e a simplificação dos processos de registro das empresas. (LINS, 2005 p.01).

LINS (2005), ainda acrescenta a necessidade de articulação de agentes locais e regionais em torno do desenvolvimento, na participação no planejamento e na tomada de decisões. Neste sentido, em Santa Catarina, se destacam os Fóruns de Desenvolvimento Regional Integrado.

Estas iniciativas pretendem criar redes de desenvolvimento local/regional integradas, trazendo as decisões ao âmbito regional, quando o âmbito nacional está desacreditado frente a atrofia política, que se vê ferindo a promoção do desenvolvimento. Um exemplo de atrofia estatal foi explicitado na abertura comercial brasileira na década de 90, que ao impor uma reestruturação não encontrou contrapartida governamental.

As medidas de promoção regional costumam ter incidências específicas, localizadas, pois devem guardar sintonia com os problemas e aspirações de cada ambiente sócio-produtivo e institucional. Mas devem conter o olhar abrangente, que introduza a condição que se encontra fora do estado.

Esta visão de paradigma do desenvolvimento local esta em sintonia com a ótica dos sistemas econômicos locais é a base referencial de desenvolvimento local e regional para este trabalho de conclusão de curso.

3 OS PORTOS E AS RELAÇÕES COM O DESENVOLVIMENTO LOCAL/REGIONAL.

3.1 PORTOS: CONSIDERAÇÕES SOBRE A ESTRUTURA PORTUÁRIA

Com as atuais características do mundo globalizado e do comércio mundial, surgem novas necessidades e limitações. A troca de mercadorias, bem como de informações, é a gênese da mudança. Neste contexto a sobrevivência estará garantida àqueles países que possuem uma boa matriz de transportes, capaz de obter vantagens comparativas e colocar seus produtos nos mais longínquos e importantes mercados. O objetivo é reduzir distâncias, ganhar tempo e reduzir custos para aumentar a sua competitividade. Para romper essas barreiras o transporte marítimo é o que possui as melhores condições, e os portos são as ferramentas para transpô-las.

O transporte marítimo é um dos elos de força e tração na formação dos mercados, indispensável para satisfazer a necessidade de transferência de grande volume de bens entre localidades, afinal não se vislumbram mais economias totalmente fechadas às trocas.

Segundo MORAES (2003), o transporte marítimo hoje é responsável por 75% da carga transportada no mundo. Para longas distâncias não existe modo mais viável de transporte em grande escala do que o marítimo, devido ao baixo custo unitário de transporte e a grande capacidade de carga dos imensos cargueiros transoceânicos. O tráfego marítimo depende dos portos para todas as suas operações, uma vez que os portos atuam como interfaces entre os modais marítimos e terrestres.

Os portos são tradicionais enlances entre o transporte marítimo e terrestre e estão hoje preparados fundamentalmente para oferecer diversos serviços aos navios, as mercadorias e as pessoas. Além de disponibilizar e operar uma infra-estrutura para transferência de mercadorias e passageiros há uma diversidade enorme de serviços disponibilizados pelos agentes portuários, serviços esses ligados a conexão do usuário com as mercadorias e da região com o comércio global.

Segundo MORAES (2003), hoje os principais e mais movimentados portos contam com terminais intermodais, com uso intensivo da logística, de maquinários e centro de armazenagem.

Um porto não é um fim nele mesmo, ele faz parte de um sistema, que por sua vez existe pela necessidade de intercâmbio comercial entre os povos. A função básica de um porto é prover um trânsito rápido e seguro de bens e passageiros por suas instalações, mas ele não opera apenas no âmbito intermodal, ele mantém relações econômicas com a hinterlândia, já que todas as atividades portuárias acontecem em uma área limitada e não são passivas em relação à economia local. A atividade portuária está plenamente envolvida com as qualificações regionais, depende delas, já que as demandas são dimensionadas pela estrutura econômica, e influencia nela, provendo renda e fornecendo múltiplas opções estratégicas. Assim um porto pode ser economicamente considerado uma organização multi funcional com atividade econômica regional. “Em termos históricos, os portos figuram até como pilares de macroestruturas cujas escalas chegam a alcançar a das civilizações” (LINS 2004 p.09).

Estando em meio ao desenvolvimento, os portos são estruturas dinâmicas em permanente evolução. Isso promoveu na atividade portuária uma modificação continua nos últimos tempos, em termos de quantidade e qualidade. Os fatores que podem ser relacionados a essa evolução são os avanços da engenharia e tecnologia, as diferentes exigências institucionais, de meio-ambiente e similares, e a relação da estrutura portuária com a massa urbana.

A influência desses fatores é determinante e ajuda a explicar cada um dos momentos da evolução portuária, exercida em maior ou menor grau de acordo com as condições sócio-econômicas impostas historicamente. As perspectivas do desenvolvimento portuário estão indefectivelmente ligadas ao cenário do comércio internacional e do desenvolvimento da economia regional.

3.1.1 Portos: distintos contextos

A relação das cidades brasileiras com o mar é historicamente ligada aos portos, através deles o mar se aproximou da economia local. No entanto no último século muitos portos foram extraídos do tecido urbano, caracterizando-se como infra-estruturas terminais e corredores de exportação, na perspectiva de isolá-los da economia local. O isolamento também se configura como uma tentativa logística e financeira de redução de custos de transporte e armazenagem.

Ressalta-se que a mudança no sistema de produção fez surgir na era pós-industrial dois modelos distintos de estruturas portuárias que podem ser observados diferentemente

nas estratégias e oportunidades e que correspondem às situações de ligação e localização da cidade e do porto:

- O primeiro modelo é a visão de porto como um elo logístico, desterritorializado, denominado de *hub port*.
- No segundo modelo, o porto é pensado no âmbito do planejamento e desenvolvimento da sua hinterlândia, amplamente ligado às capacidades locais.

Os *hinterlands* dos portos tendem a apresentar vidas urbano-regionais com cadências largamente influenciadas pelo modo como as respectivas estruturas portuárias participam do emaranhado de vínculos, ultramarinos ou não, que as recobrem. Essa parece ser a regra, embora existam portos amplamente desconectados dos tecidos econômicos e sociais que formam os seus entornos geográficos, revelando-se muito mais, por conta disso, como (quase) enclaves (SILVA e COCCO 1999 apud LINS, 2004 p.09).

3.1.2 Hub Ports

Os *hub ports*, ou macro portos concentradores de carga, são vistos como elos logísticos, dedicados essencialmente ao transbordo de contêineres. Possuem localização estratégica com boa situação geográfica, normalmente localizados próximos às maiores rotas de tráfego mundial, procuram formar uma rota perfeita e evitar desvios do tráfego marítimo. Operam no tráfego de longo curso e de cabotagem. Muitos dos *hub ports* atendem a grandes empresas de navegação e as grandes indústrias de dimensões globais, que instalaram os seus próprios terminais para atender aos navios de sua frota.

As operações dessas unidades são determinadas por lógicas que se situam fora do porto e das instâncias regionais, vinculadas com grande frequência a unidades produtivas de determinada firma.

Levando em conta sua localização estratégica e sua posição dentro do processo de distribuição, esses portos destinam-se a desempenhar um papel chave na organização do mercado da firma, com serviços logísticos capazes de gerar vantagens sobre outras infra-estruturas de transporte. Esse contexto implica em transformar as estruturas portuárias, isolando-as dos problemas logísticos e institucionais que prejudicam o desenvolvimento dessas estruturas.

Segundo SILVA e COCCO (1999 p. 18-19), esse contexto de *hub port* evidencia dois problemas. O primeiro diz respeito à extrema vinculação desses portos com a firma central, pois ele passa a depender do movimento econômico da firma ou das estratégias

globais destas. Isso supõe não somente uma modernização, mas condiciona a estrutura a uma especialização e setorização em prol da lógica da empresa. Qualquer movimento estranho no sistema da empresa dominante afeta diretamente toda a estrutura.

O segundo problema corresponde a criação de barreiras de entrada de pequenas e médias empresas que correspondem a grande parte dos processos produtivos de sistemas de produção territorializados, retirando-se da economia local-regional. Isto ocorre devido à especialização e monopolização dos processos.

Estes portos tendem a não participar na economia regional e perdem desta maneira o vínculo local, geralmente associado a cidade. Dentro desta perspectiva o porto retira-se da função de promover fixação de valor, e assim agregar valor para a sua hinterlândia gerando renda e empregos.

Ele torna-se apenas um intruso no ambiente local, pois em nada se relaciona com os agentes a sua volta, é totalmente desterritorializado.

Evidentemente, que tal porto, pode ser implantado em quase todo lugar. Não é necessária uma cidade e mão-de-obra ou serviços urbanos, mas somente uma boa infraestrutura e tecnologia. Mesmo que esse porto seja instalado no meio urbano, as desvantagens para a cidade são maiores que as vantagens, ele não traz postos de trabalho e nem renda, apenas problemas ambientais e econômicos.

Assim, é evidente que esse tipo de porto é frágil frente à concorrência, pois ele pode ser facilmente substituído por outro ainda mais eficiente, com melhores infra-estruturas e serviços.

Como pode ser observado o modelo do porto não possui garantias de sobrevivência caso não mantenha o nível de seus trabalhos elevado. Assim o porto constituído de forma integrada a cidade se torna um elemento mais duradouro. O porto e a cidade constituem uma entidade econômica territorialmente integrada, um sistema econômico de base territorial, onde a economia urbana é vinculada a economia portuária, e apresenta diversos níveis de autonomia em relação ao porto.

Nessa perspectiva, o porto retira uma vantagem da presença da cidade, no que tange ao sistema de competências empresariais, de pesquisa e desenvolvimento tecnológico e também de trabalho especializado, que a cidade acumulou ao longo de sua história no que se refere ao sistema das relações industriais, comerciais e financeiras. A cidade, portanto, pode constituir para esses portos um fator de atração e de estabilização dos fluxos de cargas.

3.1.3 Cidade Porto

Em uma outra perspectiva que se mostra totalmente inversa aos *hub ports*, os portos são considerados como elos fundamentais entre cidades e estados e entre esses e a hinterlândia, é o conceito básico de uma cidade porto. A histórica aproximação da cidade com seu porto e a complementaridade desses com a economia local é a base da confirmação da forma cidade porto.

“O porto é pensado no âmbito do planejamento de um território que inclui sua hinterlândia mais próxima” (SILVA e COCCO, 1999 p.19). Desta forma o porto se transforma em um instrumento de desenvolvimento local e aplicação de políticas institucionais. A territorialização das atividades portuárias permite aos agentes usufruírem das competências alheias, ou seja, a cidade utiliza o porto para recuperar sua relação histórica com o mar e buscar a geração de renda e emprego, enquanto o porto busca nos tecidos urbanos de sua hinterlândia as competências necessárias ao aprimoramento dos serviços prestados em sua estrutura.

Não se trata de priorizar a cidade, mas de demonstrar a complementaridade entre ambas as estruturas e colocar a cidade como o elo principal entre a estrutura portuária e a economia local e esta com a economia global, já que a cidade detém as características e condições de fixar localmente o valor gerado pelos fluxos.

Autores como SILVA e COCCO (1999 p. 20), diagnosticaram diversos questionamentos sobre as estruturas vigentes hoje e que se contrapõem ao conceito cidade porto.

O primeiro questionamento está na possibilidade de uma estrutura portuária se sustentar sem a ligação com a economia local. É necessário aproximar tais portos com as políticas de desenvolvimento endógeno, a fim de instigar a formação de renda e emprego entre os agentes.

No segundo questionamento, coloca-se à prova os estatutos administrativos, geralmente associados aos *hub ports*, em detrimento ao desenvolvimento regional. Esses estatutos vinculam os portos, mantendo-os fechados às formas regionais de inserção. Visando o desenvolvimento regional a perspectiva de cidade porto enfatiza-se a necessidade de resolver a desestatização numa rearticulação de seus arranjos institucionais e políticos em prol do local.

Questiona-se também o deslocamento dos portos para áreas isoladas e o desligamento com a região. Neste sentido o papel do porto como um articulador da

economia regional deve ser reativado, as relações entre cidadãos e instituições devem ser priorizadas, mantendo-se a proximidade do porto com as cadeias urbanas regionais.

Surge destes questionamentos a afirmativa de que o planejamento das estruturas deve levar em consideração as políticas de desenvolvimento regional, possibilitando uma aproximação entre a massa urbana, o porto e os demais agentes de desenvolvimento regional.

Assim a prioridade é tornar o porto tão inserido quanto possível dentro da massa regional, sem, é claro, se sobrepor a ela. Possibilitando desta forma a convergência das atividades econômicas em desenvolvimento, e dando a ambos a oportunidade de contar com o outro.

3.2 A CIDADE PORTUÁRIA

A economia da era industrial, voltada para a produtividade e eficiência, priorizou os portos em detrimento das praças de comércio existentes. Afastou os portos das cidades tornando-os independentes, traduzindo os trabalhos portuários a uma estrutura interna, transformando o porto na versão de corredor logístico, sem qualquer ligação com as áreas urbanas que os circundam.

Por muito tempo a idéia de porto como corredor, instrumento de transito perfeitamente fluido para os carregadores industriais e as companhias marítimas, acabou impondo-se e a idéia de isolamento do porto em relação à cidade ainda é forte e dita ritmos, regras e diversas posições portuárias. O porto sob essa perspectiva baseia-se na tecnologia e na produtividade, sendo fácil a sua substituição, já que envolve uma forma de circulação que exige apenas a existência de um cais do porto moderno e eficiente.

A muito o porto e cidade, de determinado ponto de vista, constituem entidades separadas, no sentido físico, econômico e gerencial. Atualmente as relações estão registrando mutações, porém não significa que ocorram melhoras.

No fim dos anos 80, com as transformações na economia mundial, as cidades e autoridades portuárias viram-se obrigadas a se reorganizarem, necessitando de novas formas de relação. Uma reorganização do setor da manutenção e de mão-de-obra, e uma flexibilização do regime administrativo dos territórios portuários, foram os pontos considerados prioritários pelo governo.

Os países deparam-se com a necessidade de praças capazes de ligá-los as novas redes do comércio mundial. Os portos atuam como centros de conexão da troca internacional, permitindo que cada país introduza no mercado mundial, não apenas mercadorias, mas também a mais-valia resultante da passagem das mercadorias por suas estruturas. A cidade pretende conduzir o efeito induzido sobre a economia local provocados pela passagem portuária. Afinal, a conversão espacial e territorial dos movimentos econômicos para a cidade portuária traz benefícios na economia local.

Na atual circulação internacional de fatores de produção, a função essencial da cidade portuária é ligar seu interior a esse processo de circulação. Não se trata mais de um instrumento portuário de trânsito rápido para a indústria nacional, mas de uma cidade de comércio capaz de captar os fluxos para dar-lhes valor agregado que ela, ou o interior do país, é capaz de gerar (SILVA e COCCO, 1999 p.43).

As cidades portuárias desenvolvem-se como novos espaços produtivos, em uma forma de circulação que exige não somente a criação dos cais do porto, mas também de uma região com capacidades. A cidade portuária torna-se um aparelho estratégico de operação e articulação de múltiplas funções econômicas, atuando como interface entre o local e o mundial, organizando e valorizando os fluxos, impondo-se como protagonistas centrais da globalização. A existência de uma praça portuária forte desenvolve-se como um fator de sustentabilidade dos portos.

Para desfazer a tendência de isolamento dos portos, e fortalecer o papel das cidades, estas ampliam as suas competências e se intensificam num papel econômico central. Passam a concentrar-se não apenas na captação e nas trocas de mercadorias, mas desenvolvem os sistemas de trocas de informação.

São as cidades portuárias (e não mais os portos) que tendem a dominar o comércio mundial. Elas concentram as atividades industriais, comerciais e de serviços, e demonstram a necessidade de ultrapassar as divisões funcionais, para poder mobilizar a atividade imaterial e as puramente materiais de uma só vez, em um só lugar. Essa nova organização (material e imaterial) é uma das condições para o desenvolvimento. Essa captação dos novos fluxos de globalização, as informações, exige da cidade portuária uma nova forma de relação dos espaços e dos homens.

Todas as ações da cidade em conjunto com o porto devem ser direcionadas para o processo da retomada do desenvolvimento. Com vistas ao sucesso da relação da cidade e do porto, cada um com sua própria demanda dentro da perspectiva regional e mais ligada a

conexões com a hinterlândia, é necessária uma política onde os interesses econômicos, sociais e ambientais de longo prazo sejam melhor coordenados.

Atualmente ocorre um movimento de afastamento do Estado, juntamente com o aumento da vontade das cidades e das regiões de intervir nas estratégias de seus portos. As municipalidades pretendem uma autonomia maior, revendo as relações do público e privado e esperando apoio do estado na sua iniciativa. O estado ou município acaba por tomar a iniciativa, sob a pressão do setor privado, de uma adaptação e de um reposicionamento dos principais atores, portuários ou não.

Segundo SILVA e COCCO (1999), essas cidades, bem localizadas e com seu aparato produtivo, se colocam em uma posição privilegiada de coordenação e trabalham como interface dos mercados regionais com o mundo, através da concentração de informações. Se o porto não for eficiente ele não pode competir com seus concorrentes. A eficácia interna significa grande velocidade de manipulação das mercadorias e custos sempre mais baixos e competitivos, exigindo uma capacidade cada vez mais elevada de organizar o trabalho no cais, assim como a existência de um sistema de infra-estrutura capaz de ligar facilmente o porto aos lugares de origem e destino de cargas. Os problemas relacionados à implantação do sistema de infra-estruturas para garantir a eficiência está ligado ao domínio dos impactos sobre o ambiente urbano e territorial, e aos problemas de coordenação e financiamento.

A cidade tem o papel de retomar o crescimento, reduzindo desigualdades da sua população e do seu perfil econômico. O porto deve se reportar como disponibilizador de possibilidades para redução das diferenças.

Na perspectiva de um porto ou cidade que pretende se impor, interna ou externamente, as relações entre ambos constituem o fracasso ou o sucesso.

Nas novas formas de organização e de relações entre cidades e portos, podemos dizer que em se tratando de dimensões físicas, espaciais e de infra-estruturas, a reorganização das modalidades de transporte marítimo causa o abandono das partes antigas dos portos que não podem ser modernizadas, e a preferência pela instalação de novas infra-estruturas.

Mas as novas instalações portuárias muito especializadas e dotadas de superestruturas de carga e descarga configuram-se de modo cada vez mais afastado das cidades e ligados aos lugares de produção e consumo mais afastados. Eles exigem da cidade infra-estruturas e competências, mas quanto mais eficiente esses itens, mais o porto funciona sem a cidade.

A necessidade é agir para que o momento de transporte não se configure somente como um simples custo a assumir, mas também como oportunidade para realizar atividades de mais valia. Surge para a cidade a possibilidade de recuperar as frentes marítimas e de melhorar uma qualidade urbana e recuperar a econômica da cidade.

Assim os projetos de reorganização portuária introduzem a tendência de abrir a cidade para o porto e depois produzir o isolamento deste. Por outro lado, os processos de reorganização urbana estimulam também uma abertura e uma integração maior entre o porto e a cidade provocando reestruturação e a requalificação de zonas urbanas e portuárias. Ao mesmo tempo em que as cidades atribuem à modernização do porto um papel importante na alavancagem da economia urbana. Com isso as cidades são levadas a não impor obstáculos a entrada e ao desenvolvimento portuário.

O porto necessita de uma autonomia de gestão dentro de seu território, mas também precisa de garantias por parte da cidade no que se refere ao seu bom funcionamento.

Impõe-se, portanto, para os portos e cidades portuárias a necessidade de políticas nacionais e regionais capazes de selecionar as prioridades e de constituir estratégias territoriais, que visem sustentar os sistemas econômicos territoriais dos portos, pois é necessário um ambiente favorável ao porto.

3.2.1 Contribuições do porto para o desenvolvimento da cidade.

Uma relação de proximidade e cooperação é importante para ativar no porto e nas cidades os possíveis benefícios ocasionados pela combinação destes agentes.

As funções portuárias causam importantes impactos, diretos e indiretos, no desenvolvimento da cidade portuária. O porto, através de suas atividades, não só cria e mantém serviços e postos de trabalho internos, mas também cria condições para o desenvolvimento de áreas relacionadas aos serviços portuários na sua hinterlândia. Ele também possibilita o desenvolvimento econômico de todo o tipo de atividade na cidade, que requerem um movimento econômico forte, oferecendo maiores oportunidades à comunidade. O que imprime importância econômica ao porto.

Dentre as atividades que tendem a se configurar no novo cenário econômico, propiciado pelo porto, estão as chamadas atividades logísticas, vinculadas estreitamente a organização dos fluxos de transportes, e as atividades relacionadas à troca de informações.

3.2.2 Contribuição da cidade para o desenvolvimento do porto.

Embora para alguns portos seja difícil delimitar onde acaba o porto e onde começa a cidade, dada a mistura das funções e da intensidade das relações mútuas, é necessário refletir qual pode ser a contribuição da cidade para o desenvolvimento do porto e os problemas ocasionados por esta relação.

A função de mercado de mão-de-obra qualificada e celeiro de competências configuram a maior contribuição da cidade para o porto. Em nenhum outro lugar o porto poderia encontrar as competências e ao mesmo tempo um espaço territorializado que permita a ele usufruir das qualidades do meio local, e utilizar-se da cultura para seu fortalecimento, além de atrair para perto de si as atividades correlacionadas de que necessita para o seu desenvolvimento.

A necessidade de existência de área urbana também contribui na aproximação dos interesses públicos com os interesses dos agentes portuários. O desenvolvimento de áreas urbanas nas proximidades dos portos atrai políticas de desenvolvimento para a região e consequentemente para o porto.

O que se observa é que quanto maior é o envolvimento da gestão local nas atividades urbanas e portuárias menores são os problemas, enquanto as relações são mais complexas e os problemas mais numerosos quando a gestão é praticada por instâncias longínquas.

Os grandes temas que os portos modernos e as cidades devem enfrentar e que devem constituir o desafio do futuro podem ser resumidos segundo SILVA e COCCO (1999 p. 214) em:

- a) Oferecer mutuamente alternativas válidas, econômica e socialmente para o porto e para a cidade incluindo os espaços históricos que estão sendo excluídos das novas condições;
- b) Modernizar as estruturas portuárias tradicionais, organizando-se as novas exigências de custo econômico, eficiência e qualidade atualmente requeridas.
- c) Encontrar fórmulas criativas de cooperação efetiva porto-cidade e de financiamento conjunto pelos diferentes agentes (públicos e privados), para a incorporação dos novos espaços que as modernas atividades vinculadas a organização do transporte e a logística necessitam na atualidade.

A participação direta do setor privado, público e da sociedade civil no processo de análises, propostas, planificação e promoção, possibilita as mudanças e transformações urbanas e portuárias reclamadas pelo desenvolvimento.

3.2.3 Novas e antigas funções

As cidades portuárias possuem, na maioria das vezes, nas atividades portuárias os pontos que definem o seu desenvolvimento econômico. Assim tem sido historicamente, e assim pode continuar a ser no futuro, se a cidade e o porto assimilarem as mudanças e assumirem as novas dinâmicas que a globalização econômica e a logística apresentam.

A principal função dos portos é a de transformar-se na infra-estrutura de carga e descarga das mercadorias do transporte marítimo, ou melhor, na infra-estrutura de união entre esses sistemas e os modos de transportes terrestres. Essa função induz outras funções de importância econômica para as cidades.

O crescimento do comércio internacional, as novas técnicas de comunicação e o grande desenvolvimento dos transportes e da logística, estão impulsionando novas funções, uma nova concepção do papel das áreas portuárias, e inclusive, das áreas urbanas próximas a ela. Essa nova função está ligada a organização do transporte, da armazenagem, aos serviços de valor incrementado sobre as mercadorias, a distribuição, e a logística do transporte no nível local, nacional e internacional. Cidade e porto coincidem e se potencializam mutuamente no objetivo do desenvolvimento.

3.2.4 A posição de interface da cidade portuária

Na operacionalização da nova dinâmica econômica portuária, as formas urbanas desempenham papel central. A urbanização ordenada das áreas próximas aos portos, que antes eram menosprezadas, pretende criar uma cidade homogênea que sirva como local de coordenação e de fornecimento de capacidades.

E, contrariamente do isolamento que se tentou produzir, o porto, penetra cada vez mais na cidade estreitando suas relações. Ele sabe que a cidade é a única que pode fornecer as capacidades e capacitações necessárias para suprir as necessidades dos serviços portuários.

Essa cidade não pretende ser apenas material, pois a cultura se tornou um fator de produção, e as universidades e centros de pesquisa, públicos e privados, tornam-se pólos de cooperação técnica e recrutamento indispensável.

A cidade se posiciona como interface política entre a comunidade, o privado e o estado, onde a autoridade pública passa a ser a municipalidade, e é afirmada pelo setor privado. A participação e o aval do setor privado permitem ao poder municipal maior facilidade na tomada de decisões.

Ao determinar a autoridade pública para a cidade, ela exprime uma ordem mais próxima dos interesses da comunidade portuária, e a autoridade municipal passa a representar o poder público em defesa do interesse geral da praça, de forma melhor do que o estado, de longe, poderia fazer. O objetivo é assegurar o desenvolvimento da praça portuária através de acordos locais, destituindo o interesse nacional como formato de gestão.

A participação municipal faz com que a autoridade portuária apóie a participação do setor privado. E esse apoio faz com que o setor privado prefira a gestão municipal, promovendo uma união maior entre eles, já que garante maior independência. Os agentes privados exigem maior autonomia dos negócios portuários e conseguem, pois a gestão municipal, por estar mais próxima e envolvida, consegue visualizar as necessidades do setor.

A autoridade municipal passa a atuar como filtro das decisões e imposições do estado, em defesa dos interesses locais. Essa atuação demonstra a importância dela nos negócios portuários, sendo promovida para o papel de apoio as estratégias de desenvolvimento e de investimento na praça.

3.2.5 A posição geopolítica da cidade como fator de desenvolvimento.

Ao contrário da produção, que se mundializa e dispersa a fabricação, a circulação sugere uma regionalização. E a cidade portuária, como instrumento da mercadorização, é a interface entre a empresa e o mercado regional, e quem irá absorver o fluxo das mercadorias. É obrigação das cidades, em sua posição geopolítica privilegiada, se agruparem e cooperarem para concretizarem-se na posição de espaços centrais da logística mundial.

A economia portuária é integrada a nação. O estado se posiciona a meio caminho entre um continente e os outros, e a cidade se desenvolve em uma lógica local, para ser o espaço territorializado de conexão, sendo a interface entre terra e mar.

Convém transformar o caráter da posição geográfica em vantagem econômica e oferecer serviços logísticos, que permitam atuar sobre as mercadorias, transformando-as, para agregar valor ao local. Para isso a cidade deve conter uma grande variedade de conexões intermodais, e oferecer o maior número possível de serviços, que representam o caminho para o desenvolvimento da cidade.

3.3 A COMUNIDADE PORTUÁRIA

Todas as cidades portuárias necessitam, antes de tudo, possuir uma comunidade poderosa e organizada. Essa instituição trabalha como intermediária entre os indivíduos, ela rege as relações concorrenciais de natureza conflitiva e cooperativa entre os agentes da cidade portuária. Conflitivas na existência de concorrência feroz entre os agentes localizadas nesses locais, e cooperativas no intuito de desenvolver estratégias comuns em benefício da praça. Priorizando o interesse comum, que é fazer com que a praça atraia mais tráfego e movimentação.

A praça tem que mobilizar um máximo de competências ou delas dispor constantemente. As competências representam uma potencialidade, capaz de manter condições de sinergia, onde a existência de cada atividade depende das relações com as demais. Pois captar, estocar, transformar e distribuir as mercadorias exige um grande número de agentes da comunidade, representando o formato de uma mega empresa, que se não funcionar coordenadamente pode comprometer as capacidades individuais.

Um fato relevante é que mesmo que a cidade seja grande e possua uma gama imensa de atividades, ela não será capaz de converger todas as potencialidades e, portanto, deve se especializar em atividades mais próximas das suas capacidades mais intensas. Essa especialização gera conflitos, pois não serão assegurados os interesses de todos os agentes. É na conciliação dos agentes em torno do bem comum que a comunidade portuária deve concentrar suas forças.

Diante das mudanças na forma do desenvolvimento, o setor privado dota-se de inúmeros instrumentos, com o intuito de manter determinado nível de participação e desenvolvimento no porto. Os atores se mobilizam para manter no porto a participação

estatal nos investimentos e renovação da infra-estrutura, e as firmas no papel do desenvolvimento da estrutura. O resultado decorrente da união dos complexos da hinterlândia é a obtenção da mais valia pela comunidade. A participação e a organização dos agentes da comunidade pretendem um avanço harmônico no desenvolvimento local.

3.4 AS NOVAS FUNÇÕES LOGÍSTICAS

Atualmente, as atividades ligadas a função logística são o principal negócio das praças portuárias, e a evolução da mundialização, ao requerer maior mobilidade, tende a acentuar a figura dos agentes logísticos.

Os sistemas logísticos organizam uma nova forma de articulação entre a costa, o porto e o interior. As empresas logísticas se instalam nos locais que acreditam ser mais favoráveis, podem estar no interior ou mesmo em plataformas terrestres, mas no plano econômico essas empresas são ligadas em parceria com o porto.

A cidade, na sua função de interface, atrai para sua região e territórios internos os sistemas logísticos, que propicia empregos e mais-valia. Apesar de a intenção inicial ser o benefício da cidade, isso pode não ocorrer, mas esse movimento transforma a sua hinterlândia em um espaço logístico que pode trazer para a cidade outros investimentos.

O enfoque principal da política de desenvolvimento portuário futuro é a extensão e o ajuste das infra-estruturas de transporte nos portos e nas hinterlândias. A globalização gerou um grande aumento dos fluxos de mercadorias que circulam através do transporte marítimo, abrindo para os portos novas perspectivas que exigem novas capacidades de organização e de promoção, bem como uma estratégia mais forte e articulada. A necessidade de unir os portos ao resto da nação produz envolvimento maior na construção de infra-estruturas internas. As crescentes quantidades no volume movimentado, e a criação de portos especializados em contêineres, juntamente com o aumento nas dimensões dos novos cargueiros e equipamentos, exigem uma ampliação na capacidade de carga e dos canais dos principais portos.

O custo de transporte é pouco sensível à distância entre os portos e o lugar de origem ou destino das mercadorias, seja ele terrestre ou marítimo. Inversamente, ela é cada vez mais sensível a diferentes fatores como o tempo e ao custo da movimentação das cargas, assim como a qualidade dos equipamentos e dos serviços complementares empregados nesta movimentação.

Observa-se que atualmente inversões ocorreram, antes era o navio que ia até a mercadoria, hoje é a mercadoria que vai até o navio, resultado da containerização. O que provoca uma acirrada competição entre os portos para captar as mercadorias, cuja proximidade não constitui mais um fator decisivo. A introdução da carga containerizada resultou num aumento da produtividade e motivou uma perda volumosa de postos de trabalho na área operativa da economia portuária. Apesar redes logísticas ligadas aos portos criarem postos de trabalho, eles não acompanham a evolução no volume das cargas. O volume e o número de empregos tem crescido de forma desvinculada. A containerização, unida a outras novas formas modais e tecnológicas, encerrou as atividades tradicionais dos portos, reduzindo as possibilidades de agregar valor aos bens que atualmente se processam nos portos. A consequência das mudanças na estrutura logística e tecnológica reduziu as opções de desenvolvimento dos portos, ficando a cargo de atividades logísticas e operações com contêineres. E os portos assumem cada vez mais o caráter de comportas de contêineres, tornando-se parte do canal logístico pelo qual a carga transita.

Os crescentes investimentos em tecnologias portuárias, conduziram a uma brecha entre a despesa regional em recursos e os efeitos regionais sobre o emprego e o valor agregado, modificando os encadeamentos econômicos dos portos com as regiões, um exemplo é a redução da relação entre os portos e a indústria marítima, devido ao declínio da importância desse setor econômico, já que as novas formas não dependem mais tanto das bases portuárias, mas dividem a importância com os setores de transporte e logística.

As chances das regiões portuárias representam um papel significativo como centros de serviços logísticos dependem da possibilidade de integrar as funções logísticas a uma economia regional desenvolvida.

O que está definindo o futuro dos portos é o leque de opções postas pelo porto a serviço da mercadoria, quanto maior a quantidade e a qualidade dos serviços, maior tende a ser o sucesso do porto. Ou seja, a distância entre os portos e os mercados não é mais suficiente para constituir um fator de sucesso, já que a rentabilidade não depende mais dos deslocamentos.

Na perspectiva das estratégias de vantagens comparativas, a escala perde a importância, é só mais um fator. A existência de uma cidade é indiferente, as relações são apenas de contigüidade. A mecanização e a tecnologia utilizada nas operações de movimentação e manutenção de cargas exigem pouca mão-de-obra e a proximidade com o mercado de trabalhadores não importa muito, bem como da oferta de serviços urbanos.

Deve-se confrontar esta visão da desterritorialização, encontrando na produção diferenciada e nas cadeias de serviço mais possibilidades de desenvolvimento em áreas metropolitanas, e que isso se constitua em condição prévia essencial para os portos produzirem benefícios econômicos em termos de emprego e valor agregado.

A posição de porto territorializado tende a obter vantagem sobre os demais. A competitividade passa da eficiência tecnológica para a qualidade das competências locais, que são, de forma geral, mais raras de encontrar.

Mas para que a cidade não saia perdendo desta relação é necessário que as vantagens relativas aos postos de trabalho, diretos e indiretos, sejam maiores que custos sociais e ambientais ligados a presença do porto.

Indiferente da constituição do porto e do enfoque, a eficiência interna constitui hoje uma condição prévia de sucesso.

3.4.1 As ligações logísticas com a Hinterlândia

A qualidade e a eficiência das ligações logísticas do porto com sua hinterlândia, em tempos onde a distância entre os pontos não representa, nem poderia representar, custos elevados para a economia portuária, caracterizam as possibilidade, do porto, atrair para si a movimentação econômica que o circunda, mesmo a distância.

Ferrovias

Uma das necessidades que se apresentam é a conexão dos portos marítimos importantes com a malha ferroviária, preferencialmente com melhorias na capacidade de carga e eletrificação contínua das ferrovias. Para os portos containerizados as ferrovias representam grande parte da expedição das cargas.

Os portos devem se preocupar em atrair as cargas através desse meio de transporte, já que a distância entre os pontos e o porto ocupa posição secundária, e as ferrovias permitem atrair e distribuir cargas além de sua hinterlândia.

Rodovias

As estradas que se vinculam aos portos marítimos necessitam estar e boas condições, este é um dos princípios para o desenvolvimento relacionado à hinterlândia. Esse meio modal deve ficar essencialmente vinculado as cargas em pequenas distâncias, já que demandam um tempo e um custo unitário maior.

Navegação interior

A conexão dos portos marítimos à navegação fluvial é interessante no sentido de atrair cargas diferenciadas, de pontos distantes, sem boas malhas ferroviárias ou rodoviárias. Ele possibilita a conexão direta.

3.5 POLÍTICA DE REESTRUTURAÇÃO E SUSTENTABILIDADE DA HINTERLÂNDIA

As exigências econômicas e tecnológicas, por um lado, e as sociais e ambientais, por outro, são considerados igualmente importantes, mas para que a relação de ambas seja eficiente é necessário encontrar um equilíbrio de utilização e participação.

Em diversos casos a ação do porto, como agente de desenvolvimento, causa impactos que excedem os limites comportados por ele e pela cidade. Em outros, o porto não consegue agir sobre a cidade e sua região pela escassez de recursos. Nesse movimento cabe as autoridades portuárias fazer a coordenação entre os vários agentes e os grupos de interesse para o planejamento conjunto.

As novas formas de globalização geram bloqueios, cujos sintomas mais claros são o aumento do desemprego, a difícil recuperação econômica e a crise social, que são impostos as cidades.

A melhor opção para a resolução desse problema é a extensão da atuação da ação pública, para disciplinar o processo de globalização, ao invés de corrigir seus efeitos negativos. Para tanto é necessário direcionar o foco das estratégias econômicas para a criação de valor agregado e de emprego local e diminuir as desigualdades. Ao mesmo tempo é necessário antecipar os movimentos da dinâmica territorial para impedir a produção de novas desigualdades. Nesse processo a cidade é o agente com maior capacidade de agir, por estar no coração dos movimentos de povoamento e distribuição de riquezas.

As relações das cidades com os portos, que na maioria dos casos são bastante complexas, é o ponto de partida para a remodelagem. Ao mesmo tempo em que muitas cidades possuem relações intensas e harmoniosas com seus portos, com linhas atenuas entre o planejamento de ambos. Outras cidades, porém, mantêm uma relação difícil e conflituosa com seus portos, o que produz uma lacuna entre os interesses da cidade e do

porto. Essa forma de relação só possibilita a perda de possibilidades de desenvolvimento para ambos.

A integração e cooperação entre porto e cidade e a elaboração de um modelo de administração que possibilite aproveitar as potencialidades dos fatores endógenos é uma alternativa de desenvolvimento sustentável de ambos.

O intuito da aproximação do porto com a cidade é que eles atuem conjuntamente na revitalização das áreas essenciais a atuação do porto e na crescente urbanização homogênea e eficiente da hinterlândia. Trata-se de novas relações do porto com a cidade, sob a ótica da sustentabilidade, articulando o crescimento do porto e da cidade juntos. O que propicia a evolução da cultura social e administrativa.

Como apresentado, o porto e a cidade têm relações desproporcionais, o porto cresce em importância além da cidade, que incha além da capacidade do porto, a tendência é que com o crescimento desproporcional, mais áreas sejam atingidas e degradadas, e as condições de vida e o meio ambiente passem a ser um problema maior que a capacidade das soluções.

O problema que ainda emperra a discussão e a união dos agentes sobre a política sustentável, mais voltada a manutenção da qualidade de vida e da vontade do povo, é a lentidão dos processos. E a primeira atitude para amenizar essa lentidão é a coordenação política local, mais eficiente do que a estadual, ou federal, por entender melhor as dinâmicas locais. E o principal ponto para a revitalização e reestruturação é exatamente a focalização dos aspectos espaciais locais e regionais.

O futuro do desenvolvimento sustentável da cidade e do porto depende das alternativas, soluções e intervenções dadas pelas condições, regidas pela negociação e pelo acordo entre o porto e a cidade. Onde a cooperação é essencial para o desenvolvimento urbano e econômico das cidades portuárias de forma sustentável. Como a atividade portuária é altamente consumidora de meio ambiente e capital, e menos de mão de obra, a possível escassez de recursos, tanto capital como naturais, pode levar a atividade portuária ao desmantelamento.

A perspectiva é de interatividade nos processos sociais espacializados, nos diferentes níveis de articulação, tanto no meio físico como social. Com planos diretores de abastecimento de água, de saneamento, de urbanização e estratégias de controle da poluição ambiental e social.

3.6 ESTADO: INVESTIMENTOS, INEFICIÊNCIA E BUROCRACIA

No pós-guerra os portos desempenharam um papel crucial na estruturação institucional, a partir disso o estado proporcionava fluxo de investimentos considerável e regular, disponibilizando as estruturas tecnologia e poder.

O governo possuía o monopólio sobre a atividade portuária e sobre a propriedade das estruturas. O poder era centralizado nas instâncias administrativas. As agências do governo, a extinta PORTOBRÁS¹⁰ era exemplo dessas, desempenhavam função de integração econômica e política, impondo a lógica federal do desenvolvimento, utilizando os portos como ferramenta, já que estes eram elos vitais de integração.

Esta visão levava a um distanciamento entre preocupações, a atuação e os interesses políticos do porto com a gestão regional, já que refletiam o âmbito federal, gerando conflitos políticos e administrativos nos portos.

A partir dos anos 80 o estado começou a se retirar do cenário econômico e obrigou os portos a se reorganizarem rapidamente. Viram-se obrigados a se adequar a uma nova forma de organizar e gerenciar os fluxos para a produção e o consumo. Isso mudou as qualificações necessárias para o funcionamento das estruturas.

Frente a essa mudança e com a globalização e a crescente demanda do comércio mundial a necessidade de modernização dos portos torna-se o ponto nevrálgico para a inserção da economia no mercado mundial, inclusive a brasileira.

Com a abertura econômica do início da década de 90 os portos experimentam uma mudança na sua função política, tornam-se eixos da modernização e reformas do estado. Por outro lado, a ineficiência do Estado é o maior obstáculo para a modernização da estrutura portuária. Não havia retorno financeiro, devido à baixa eficiência, que compensassem as grandes mudanças tecnológicas necessárias para constituir nestas estruturas um padrão internacional.

A partir do início da privatização de terminais portuários ou de parte da cadeia de serviços exercidos pelo terminal, constatou-se uma relação automática entre privatização e eficiência da infra-estrutura.

Ao mesmo tempo em que existe uma relação direta do estado com os investimentos, há um paradoxo entre a relação de privatização e modernização. As contradições são confirmadas pela enorme gama de políticas de planejamento envolvendo

¹⁰ Empresa Brasileira de Portos S.A.

portos, buscando políticas institucionais, que ratificam as relações ineficientes, investimento e burocracia. Tantas políticas e preocupação com os portos também definham da arrecadação advinda das estruturas portuárias.

O desempenho portuário deve ser visto como meio de articulação dos fluxos nacionais e da circulação de mercadorias mundial, e, portanto assim deve ser tratado pela esfera governamental. Sendo relevante seu papel, a importância institucional dada e o investimento também devem ser consideráveis. Os entraves burocráticos e a lei de modernização portuária podem contribuir, mas devem ter uma solução imediata, já que a modernização e a reforma são tidas como requisito básico para o crescimento econômico.

3.6.1 A intervenção das coletividades regionais.

A reorganização da gestão portuária oferece algumas aberturas positivas no sentido da intervenção das coletividades regionais, principalmente em relação a ruptura do tradicional isolamento administrativo do porto em relação a cidade e seu território, propiciando as coletividades locais a possibilidade de intervir de forma mais direta. Os portos têm necessidade cada vez maior da participação das cidades para atrair e fechar acordos de investimentos, reabrindo a possibilidade de uma identidade regional da praça. E o porto passa a ser visto como um motor econômico local, fonte de renda e empregos para a cidade e região.

Se a globalização econômica impõe ao estado modificar o sistema atual de investimentos em infra-estruturas, será igualmente necessário promover uma profunda mudança do comportamento administrativo local. Os atores locais passam a desenvolver relações mais próximas com seus portos, para poder reposicionar as estratégias portuárias locais. A regionalização das estratégias leva a região a se impor como o ator econômico principal, principalmente na coordenação e o estado, na forma regionalizada ou municipalizada, assume o papel de protagonista na reestruturação dos territórios econômicos que estão sendo estabelecidos, deixando a gerência política institucional aos atores regionais.

3.7 NO CONTEXTO DA PRIVATIZAÇÃO

O intuito das mudanças no setor portuário, dando maior flexibilidade e

dinamismo, é atrair o setor privado, principalmente financeiramente, mas também na gestão.

A idéia é uma separação física e econômica do estado com o porto. Física pelo fato do porto ser um local de trabalho cada vez mais técnico e especializado, um local de fronteira, e onde a atuação privada projeta maior eficiência. Na separação econômica, o porto, em muitos casos, parou de influenciar de forma determinista na economia, e as cidades passaram a ser mais generalista, fato que desmotivou o interesse político no porto.

Na perspectiva da reforma, a privatização dos portos significa mudar o orçamento portuário, e delegar gestão dos serviços do cais aos operadores privados e a criação de condições para as autoridades públicas. Significa também revisão no modelo de trabalho das docas, regido por idéias ultrapassadas, mudando a mentalidade e as estruturas do trabalho.

A crise vivida pelos orçamentos governamentais causará conflitos no financiamento da infra-estrutura pelo estado, e o desenvolvimento de políticas públicas para o fornecimento dessas infra-estruturas ficará ligado ao desenvolvimento privado. Isso permite a previsão de uma nova configuração no sistema das relações, que dependerá da importância que os portos atingirão no futuro, e que contribui para o afastamento maior dos portos.

Para SILVA e COCCO (1999), o novo posicionamento portuário e a sua consolidação apresentam uma questão que desperta diversas opiniões. Qual é a melhor combinação de agentes privados e públicos dentro de cada praça?

A formação abordada como perfeita deve ser analisada sobre a luz do novo posicionamento dos atores públicos e privados, dos territórios, da cidade, da região e do estado no comércio mundial.

O que se observa é que quase todas as nações cuja gestão portuária é pública, passaram por processos de privatização, visando, principalmente, a melhoria na eficiência dos trabalhos. O governo ficou, na maioria dos casos, com as competências fundamentais de coordenação, modernização e manutenção das infra-estruturas, que antes eram deixadas de lado em prol das atividades do cais. Assim as autoridades portuárias ficam com as grandes estratégias, e o setor privado com a gestão do tráfego.

Privatizar nem sempre é a venda dos bens públicos para o capital privado. Privatizar pode significar, e qualificar, a extensão da participação do setor privado, e tem diversas formas de ocorrer.

A ocorrência da privatização pode ser por comercialização (divisão das atividades portuárias em unidades e venda de parte ou total das ações de algumas unidades), corporatização (o estado assume os negócios estatais, mas o porto (terminais) é arrendado ao setor privado), concessão de portos (a cessão de determinados direitos do porto por determinado tempo e por alguma taxa de remuneração), *Joint venture* (construção de uma organização independente, onde uma autoridade portuária e mais organizações dividem a propriedade), projeto de construção, operação e transferência - BOT (as empresas privadas constroem e operam os portos por determinado tempo e depois passam ao estado a propriedade sobre o porto) e venda total dos portos (transferência completa de direito e propriedade dos portos). Essa última é a única que realmente caracteriza o termo privatização como é comumente entendido.

Uma série de razões tem sido colocada, pelo Estado, para justificar o aumento do nível de envolvimento do setor privado na atividade portuária. O motivo mais importante seria a necessidade de acabar com as deficiências estruturais e de gestão nos portos, inclusive as práticas de trabalho ultrapassadas que se perpetuam. Existe ainda a necessidade de novas infra-estruturas e de modernização do porto para atrair maior movimentação. Tanto a construção, quanto a reforma ou modernização de um porto, demanda milhões ou até mesmo bilhões de reais, o que, em muitos casos, excede a capacidade de investimento do governo no setor. E o auxílio privado pode ajudar a solucionar as lacunas.

Quanto à produtividade ou eficiência, ela vem com a modernização. O setor privado tem uma visão mais ampla do mercado, além da administração pública ser muito burocrática, mesmo que, em boas condições de organização, o governo seja capaz de gerenciar eficientemente um porto, o setor privado dispõe de elementos que permitem fazê-lo de forma mais eficiente. Assim a privatização busca, melhorar a administração para aumentar a eficiência. A privatização também representa ganho financeiro para o estado, pois diminui-se a necessidade de investimentos e aumenta-se a receita.

A transferência de portos totalmente para operadores privados, como ocorreu na Grã-bretanha, ainda é algo pouco comum. Existem resistências, a principal remete-se a importância administrativa e política atribuída aos portos. Outra grande resistência é por parte do fator mão-de-obra, devido ao risco da perda de postos de trabalho com a modernização das estruturas, o que isso seria, em muitos casos, a solução do problema sindical encontrado num grande número de portos.

Uma grande parte dos países resistentes também acredita que o porto é a principal e mais simples maneira de expandir a economia, por isso preferem manter sob controle estatal e sua gerência. Mas nesses portos o que se observa é que se fossem privatizados, a eficiência poderia se tornar um fator expansionista da economia, devido exatamente aos recursos que seriam aplicados e a modernização efetuada.

O mais importante é que devido a natureza dos investimentos, altos e de longo prazo, entidades públicas e privadas deveriam trabalhar em conjunto para criarem estruturas mais eficientes e modernas. O problema é que o estado quer que o setor privado invista, mas não abre mão da gerência. O fato ocasiona falta de independência política do porto e não permite que ele realmente trabalhe de forma eficiente.

4 ESBOÇO DOS PORTOS BRASILEIROS E CATARINENSES

4.1 PORTOS BRASILEIROS

Os portos brasileiros possuem há tempos destaque quando trata-se do quesito problemas. As deficiências apresentadas nos serviços dos portos refletem a pouca importância histórica atribuída a eles e a navegação, apesar das imensas possibilidades que o Brasil possui, visto a imensidão de rios e a gigantesca costa.

Atualmente o Brasil possui uma imensa cadeia portuária, com mais de uma centena de portos, dos quais pelo menos quarenta são citados pela ANTAQ¹¹ como importantes, ou até mesmo essenciais, a sua região. São terminais estatais, administrados pela companhia das docas ou por estados e municípios, privativos ou mesmo mistos, que, segundo a ANTAQ, movimentaram em 2005 um montante de 649.418.781 toneladas, com participação de 63,91%, dos terminais de uso privativo e 36,09%. dos portos organizados. Os portos de Tubarão - ES, Itaquí - MA e de Santos - SP são os que possuem maior movimentação. Em Santa Catarina vale destacar o crescimento da participação do porto de Imbituba, acréscimo de 211,40% em relação a 2004 na movimentação de contêineres, e de Itajaí, na mesma modalidade, que aumentou sua movimentação em 13,31% em relação a 2004. A movimentação total dos portos pode ser vista na Tabela 01.

¹¹ Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Tabela 1 – Movimentação total de cargas nos portos organizados e terminais de uso privativo, por natureza da mercadoria – 2005. (Tonelada)

ARATU-BA	2.942.565	0,45	25.454.768	3,92	-	-	28.397.333
BELÉM-PA	17.657.961	2,72	1.736.028	0,27	1.171.412	0,18	20.565.401
RIO GRANDE-RS	8.276.203	1,27	3.325.571	0,51	6.394.728	0,98	17.996.502
PRAIA MOLE-ES	11.245.569	1,73	-	-	6.519.924	1,00	17.765.493
SÃO FRANCISCO DO SUL-SC	4.065.479	0,63	9.512.467	1,46	3.404.593	0,52	16.982.539
RIO DE JANEIRO-RJ	1.671.713	0,26	8.145.428	1,25	5.937.311	0,91	15.754.452
PONTA UBU-ES	15.526.697	2,39	-	-	-	-	15.526.697
ANGRA DOS REIS-RJ	33.306	0,01	13.633.241	2,10	341.734	0,05	14.008.281
MANAUS-AM	3.502.607	0,54	7.579.729	1,17	1.805.696	0,28	12.888.032
VILA DO CONDE-PA	8.971.763	1,38	1.101.767	0,17	1.121.870	0,17	11.195.400
PORTO ALEGRE-RS	1.812.990	0,28	8.232.356	1,27	494.999	0,08	10.540.345
VITÓRIA-ES	2.715.438	0,42	238.264	0,04	4.624.700	0,71	7.578.402
ITAJAÍ-SC	-	-	74.499	0,01	6.470.373	1,00	6.544.872
BARRA DO RIACHO-ES	143.299	0,02	-	-	5.057.428	0,78	5.200.727
AREIA BRANCA-RN	4.562.646	0,70	-	-	-	-	4.562.646
MACEIÓ-AL	1.857.194	0,29	2.112.841	0,33	483.358	0,07	4.453.393
FORTALEZA-CE	1.114.179	0,17	1.592.481	0,25	1.662.256	0,26	4.368.916
SUAPE-PE	-	-	2.256.013	0,35	2.057.655	0,32	4.313.668
NATAL-RN	92.598	0,01	3.500.407	0,54	236.559	0,04	3.829.564
PORTO VELHO-RO	2.093.213	0,32	628.749	0,10	423.135	0,07	3.145.097
SALVADOR-BA	552.671	0,09	-	-	2.483.151	0,38	3.035.822
SERGIPE-SE	855.235	0,13	2.102.871	0,32	-	-	2.958.106
CORUMBÁ/LADÁRIO-MS	2.375.541	0,37	-	-	64.314	0,01	2.439.855
RECIFE-PE	2.039.146	0,31	57.975	0,01	332.260	0,05	2.429.381
SANTARÉM-PA	1.581.564	0,24	52.870	0,01	223.781	0,03	1.858.215
SANTANA-AP	1.517.315	0,23	-	-	7.030	0,00	1.524.345
IMBITUBA-SC	787.604	0,12	120.097	0,02	563.850	0,09	1.471.551
PANORAMA-SP	1.110.362	0,17	-	-	-	-	1.110.362
PRES. EPITÁCIO-SP	1.021.230	0,16	-	-	72.210	0,01	1.093.440
ILHÉUS-BA	914.280	0,14	-	-	60.984	0,01	975.264
REGÊNCIA-ES	-	-	947.449	0,15	-	-	947.449
ANTONINA-PR	215.487	0,03	-	-	680.956	0,10	896.443
CABEDELO-PB	286.866	0,04	442.156	0,07	71.795	0,01	800.817
FORNO-RJ	550.897	0,08	-	-	17.079	0,00	567.976
PELOTAS-RS	364.009	0,06	-	-	-	-	364.009
ESTRELA-RS	276.043	0,04	13.928	0,00	-	-	289.971
CHARQUEADAS-RS	234.271	0,04	-	-	-	-	234.271
PIRAPORA-MG	153.080	0,02	-	-	-	-	153.080
CÁCERES-MT	135.507	0,02	-	-	-	-	135.507
NITERÓI-RJ	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	392.903.932	60,50	163.717.494	25,21	92.797.355	14,29	649.418.781

Fonte: ANTAQ

Um suspiro aos portos, frente aos problemas históricos, veio no início da década de 90 com a abertura comercial e o debate sobre a necessidade de reformas emergenciais no precário sistema portuário, principalmente na modernização e na inserção de novos equipamentos, com o objetivo de aumentar a eficiência e consequentemente reduzir custos, tornando os portos mais atrativos. Mas a principal mudança deveria ser institucional, com nova regulamentação. As soluções indicavam, contudo, a privatização do sistema portuário brasileiro.

O processo culminou com a aprovação da Lei nº.8.630, de 25/02/93, que permitiu progredir na liberalização do setor e no estímulo à concorrência. A lei de modernização dos portos trouxe uma profunda reformulação nos conceitos postos em prática na vida portuária brasileira, especialmente no que diz respeito à exploração das instalações portuárias, à prestação dos serviços portuários, as relações capital-trabalho no trabalho portuário, a Administração Portuária e a participação do Estado na atividade.

As principais mudanças impostas pela Lei foram a criação de possibilidades de privatizar as operações, através de concessões, e da prestação dos serviços portuários, através de pré-qualificação de empresas operadoras portuárias, da transferência de gestão de mão de obra dos sindicatos para órgãos gestores de mão de obra. A principal mudança é a intenção de delegar à comunidade local a supervisão da Administração do porto e o planejamento e decisões sobre o desenvolvimento de cada porto. Assim a Lei transfere atribuições, que eram centralizadas e tradicionalmente exercidas em Brasília, para a sociedade local, onde representantes do poder público (estadual ou municipal), dos operadores portuários, dos trabalhadores e dos usuários passam a terem direitos e benefícios.

Assinala-se, todavia, que as mudanças enfrentaram grandes dificuldades para serem postas em prática. As maiores, talvez, vincularam-se à formação do que a lei previa com o nome de Órgão Gestor de Mão-de-obra, que deveria substituir os sindicatos de trabalhadores portuários no controle das atividades de estiva. No entanto, obstáculos consideráveis se colocaram para a criação e operacionalização, principalmente em portos públicos, ao contrário do que ocorreu nos terminais privativos, onde as mudanças transcorreram normalmente e foram relativamente rápidas.

Hoje o que se pode ver são apontes de ineficiências infra-estruturais, tributárias, tarifárias e de mão-de-obra, a intenção de tornar o setor mais concorrencial acabou por facilitar a cartelização, e os custos, principal alvo, permanecem elevados frente ao mercado mundial.

Como apontado pela ANTAQ, atualmente uma das principais evoluções no sistema portuário brasileiro refere-se a implantação do sistema GISIS – Global Integrated Shipping Information System, um sistema de informação de uso público gratuito, em desenvolvimento pela Organização Marítima Internacional - IMO. O GISIS compõe-se de diversos módulos que tratam de informações de interesse da comunidade marítima e portuária. Alguns desses módulos já estão em fase operacional a exemplo do Maritime

Secutity, Condition Assessment Scheme, Recognized Organizations, Maritime Casualties and Incidents. O acesso ao GISIS é feito a partir da página da IMO¹².

A inclusão de dados no sistema só poderá ser feita por instituições autorizadas, que no caso brasileiro é a ANTAQ, apesar da consulta ser livre e de interesse, principalmente, das embarcações que se destinam aos portos brasileiros, bem como das instalações portuárias e empresas da área.

Enquanto o sistema de informações evolui, o Brasil continua a sofrer com um antigo problema, a pequena frota nacional de navegação marítima. Um claro exemplo fica por conta da movimentação de contêineres. Enquanto o movimento internacional de contêineres atinge a marca de 14 milhões de unidades, o Brasil possui apenas 21 embarcações porta contêineres em sua frota. O reflexo da falta de navios com bandeira brasileira reflete no custo dos transportes, e conseqüentemente na Balança de Serviços. A tabela 2 traz os números da frota brasileira.

Tabela 2 – Frota Brasileira

TIPO DE EMBARCAÇÃO	QTDE	Tonelada de Porte Bruto
Não Informado	1	
NAVIO CISTERNA	2	57602,00
FERRY BOAT	2	641,47
FRIGORÍFICO	2	3838,00
PASSAGEIROS	2	79,20
MULTI-PROPÓSITO	4	47748,00
BATELÃO	5	1614,80
MANUSEIO DE ESPIAS	8	2222,21
PASSAGEIRO/CARGA GERAL	10	306,30
CABREA/GUINDASTE	11	6475,74
TANQUE QUÍMICO	11	109246,00
ROLL-ON/ROLL-OFF	12	235135,20
LANCHA PRATICO	15	52,48
FLUTUANTE	16	3469,08
GASES LIQUEFEITOS	18	112858,47
PORTA CONTEINER	21	412779,00
CARGUEIRO	22	227367,10

¹² <http://www.imo.org/home.asp>

TIPO DE EMBARCAÇÃO	QTDE	Tonelada de Porte Bruto
OUTRAS EMBARCAÇÕES	54	7453,36
BARCAÇA	57	388710,72
DRAGA	59	44937,71
CHATA	64	26461,22
GRANELEIRO	64	2173887,69
PETROLEIRO	77	2334073,32
SUPRIDORES DE PLATAFORMAS MARÍTIMAS (SUPLY)	90	189900,51
BALSA	138	318803,80
LANCHA	224	3047,68
REBOCADOR/EMPURRADOR	543	78646,83
TOTAIS GERAIS	QTDE	Tonelada de Porte Bruto
	1532	6.787.357,89

Fonte: ANTAQ

A expansão do comércio internacional trouxe para o ambiente portuário questões referentes a qualidade dos serviços prestados ao consumidor, que hoje caracterizam-se como premissa da atividade. “O importante não era de quem era o porto ou por quem ele era gerenciado, mas a forma como ele, porto, era administrado, devendo sê-lo do modo mais eficiente e rentável possível” (MACELWEE, apud SILVA e COCCO, 1999). A condição de eficiência e qualidade é a característica marcante dos portos que hoje são bem sucedidos, e é o foco dos portos promissores.

A posição geográfica do porto também pode ser decisiva para a atração dos movimentos econômicos para sua hinterlândia. No caso brasileiro os portos distribuem-se em praticamente toda a costa nacional, além de portos introduzidos no interior do território brasileiro. Os portos normalmente influenciam e são influenciados pela sua hinterlândia. Eles, na maioria dos casos, representam, em sua natureza, a distribuição nacional da produção, atendendo as necessidades de escoamento de suas áreas de influência.

A figura 1 traz a distribuição dos principais portos no território nacional e a natureza da sua gestão.



Fonte: ANTAQ

O Brasil possui boas condições naturais e desperta interesses privados, que podem alavancar a atividade. Cabe aos portos, buscar o padrão de eficiência exigido da atividade e modelar suas estruturas organizacionais para o atendimento a uma atividade cada vez mais comercial e competitiva. Faz-se necessário utilizar das possibilidades naturais e dos gargalos econômicos produzidos pela economia. O princípio é agregar valor ao porto e as suas atividades, atraindo dinâmicas que promovam o desenvolvimento sustentável dos ambientes econômico, social e ambiental que circundam o porto.

4.2 PORTOS CATARINENSES

Na imensa cadeia portuária brasileira, o Estado de Santa Catarina contribui com quatro grandes estruturas. Os portos de Itajaí e de São Francisco do Sul no eixo norte e os de Imbituba e Laguna no eixo sul, sendo que eles estão entre os principais do Brasil. Cada

um possui sua própria história e características, distintos no surgimento, crescimento, desenvolvimento e função local.

Eles nasceram da necessidade de ocupação e demarcação do território catarinense. Os primeiros trapiches surgiram para a manutenção dos principais núcleos populacionais, São Francisco do Sul, Desterro (Florianópolis) e Laguna, se estendendo posteriormente a Itajaí. Imbituba, por sua vez, surgiu para atender demandas comerciais locais.

Foi com o intuito de atendimento as demandas locais, que no final do século XIX os portos catarinenses passaram a ter maior influência econômica, mas apenas com a definição e fortalecimento dos elos regionais de produção, e criação dos pólos regionais, é que eles se fortaleceram em suas especificidades e passaram a atuar realmente de forma econômica.

4.2.1 Porto de Itajaí

Desde a metade do século XIX, Itajaí (SC) contava com trapiches para a movimentação de mercadorias e barcos pesqueiros, que pretendiam a manutenção da região.

O Rio Itajaí-Açu, que durante muito tempo serviu como caminho para a colonização do Vale e como canal de ligação e escoamento da produção desta região, viu surgir em sua foz um porto e uma cidade, que se formaram e cresceram de forma unificada, com políticas e planejamentos intimamente ligados.

O Porto de Itajaí, que já se destacou pelo escoamento da produção madeireira, atualmente é utilizado, principalmente, para escoamento da produção do Vale do Itajaí e concentra as cargas provenientes do pólo agroindustrial da região Oeste, além da produção do pólo pesqueiro do próprio município.

Ele foi considerado um porto organizado em 1966, com a seguinte justificativa:

Considerando a importância comercial e industrial do porto de Itajaí, como escoadouro natural do Vale do Itajaí, e a necessidade de integração do mesmo no sistema portuário nacional, em termos correntes com suas necessidades operacionais. (DECRETO 58.780/1966, Apud GOULARTI FILHO, 2006 p.05).

O porto durante anos se modificou e reorganizou, e apesar da crise despertada, a partir da extinção da Portobrás, em 1993, que culminou na transferência da gestão para a prefeitura municipal em 1995, o porto de Itajaí, por estar em um local estratégico, na saída do vale, recuperou-se recebendo investimentos privados fortes. O principal ponto de

participação privada é o arrendamento de parte do terminal para a Teconvi¹³ pelo prazo de 25 anos, e que prevê um investimento em torno dos R\$100 milhões. Outro investimento importante é o Terminal da Braskarne, financiado pela Seara Alimentos S/A, que movimentava carnes e peixes congelados.

GOULARTI FILHO (2006, p.09) levanta dois fatores que vem contribuindo para o crescimento acelerado do Porto de Itajaí. O primeiro refere-se ao aumento do comércio externo Brasileiro, que está incentivado a ampliação de vários portos. O segundo refere-se a eficiência da gestão municipal.

O porto se desenvolveu baseado nas demandas do município e sua região, e atende em seus terminais a produção dessa região de influência. A cidade, por sua vez, está intimamente ligada às atividades portuárias, e tem seus pilares de crescimento ligados a elas. Um exemplo da união entre porto e cidade é o terminal de embarque voltado para atender a indústria pesqueira da cidade, indústria que hoje é a maior do país, e tem nas facilidades oferecidas pelo porto na movimentação da produção um dos principais motivos para continuar crescendo.

Hoje, a cidade vive um virtuoso período de crescimento pautado basicamente em dois pilares: a expansão do porto e a ampliação da pesca industrial. O ressurgimento da indústria naval nacional é a nova promessa para a cidade e, talvez, se torne o terceiro pilar do crescimento econômico de Itajaí. Todos os três setores estão ligados às atividades marítimas, formando uma especialização regional. Para reduzir a dependência destes setores, a saída seria a diversificação da base produtiva com a integração econômica das indústrias locais no mercado nacional. A diversificação poderia vir pela indústria do vestuário e pela indústria metal-mecânica. A indústria do vestuário viria pela proximidade com Brusque, e a metal-mecânica, como um desdobramento da indústria naval. (GOULARTI FILHO, 2006 p. 09)

Atualmente, um dos problemas do porto é o acesso viário, que está restrito às rodovias SC-470/BR-470, que ligam Itajaí ao oeste catarinense, passando por Blumenau, e que encontra a BR-101, a 10 km do porto, e a SC-486, que liga a Brusque e suas proximidades. A falta de acesso ferroviário exclui o porto de Itajaí, de possibilidades de desenvolvimento.

Segundo a FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE SANTA CATARINA (2002 apud GOULARTI FILHO, 2006 p.11), existe dois projetos de implantação de ferrovias no estado de Santa Catarina. O primeiro é a Ferrovia Transcatarinense que beneficiaria diretamente o porto de São Francisco do Sul, integrando-o ao Extremo-Oeste catarinense. E o segundo é a Ferrovia Litorânea, que integraria São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba

¹³ Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí S/A.

numa extensão de 235 km, ou seja, a Litorânea integraria a Ferrovia Teresa Cristina com a ALL. O governo estadual ainda é o responsável pelos encaminhamentos necessários para a elaboração do projeto, mas a concessão será dada à iniciativa privada.

GOULARTI FILHO (2007 p. 02-03) esclarece que em Santa Catarina, no final do século XIX e início do XX, o governo local concedeu e autorizou a construção de várias ferrovias no território catarinense, ligando Florianópolis ao extremo oeste, São Francisco do Sul à fronteira do Paraguai e a divisa com o Rio Grande do Sul, Itajaí ao planalto serrano e Blumenau a Florianópolis. Estes seriam os troncos, sem contar os inúmeros ramais e ligações locais. A concessão feita para construir uma ferrovia no Vale do Itajaí, que resultou na Estrada de Ferro Santa Catarina, está dentro deste movimento de expansão, especulação e manias ferroviárias no Brasil. Como se sabe, os projetos nunca foram executados, e apesar de ser construída a Ferrovia do Vale do Itajaí, que quando funcionou pra pouca coisa serviu e acabou por se abandonada.

O porto de Itajaí evoluiu de simples porto que servia para a colonização e para a expedição da produção do vale do Itajaí, e passou a ser um dos principais portos brasileiros no embarque de carnes e peixes congelados, além de outras cargas containerizadas. Ele e a cidade, bem como a região, evoluíram juntas, e ainda hoje vêm nas suas demandas as possibilidades de crescimento.

Figura 2 – Porto de Itajaí



Fonte: ANTAQ

4.2.2 Porto de São Francisco do Sul

O porto, nascido junto com a vila de São Francisco do Sul, no seio da Baía da Babitonga e apenas a 36 quilômetros do porto de Paranaguá (Paraná), é considerado o melhor porto natural do sul do país.

Há alguns anos São Francisco constituía a base da exportação da madeira e da erva-mate, além de servir a Petrobrás, que possui um terminal e um oleoduto. Com o passar dos anos e a crise madeireira e ervateira o porto sofreu com crises de identidade, por não possuir uma especificidade clara, mas atualmente se recuperou e concentra nas cargas a granel a maior parte de sua movimentação. A busca é pela diversificação da pauta de mercadorias, para expandir-se e tornar-se mais estável frente aos movimentos econômicos mundiais.

Durante seu desenvolvimento o porto de São Francisco sofreu com a proximidade de Paranaguá (PR), principalmente em se tratando do direcionamento dos investimentos, o governo federal, bem como a iniciativa privada, não considerava necessário dois portos com as mesmas características tão próximos. E Paranaguá, possuindo uma estrutura de acesso viário favorável, tinha a preferência na aplicação dos recursos financeiros, na modernização e ampliação.

O porto de São Francisco conseguiu sobreviver e se desenvolver, parte por insistência do governo estadual, e parte por saber se adequar as novas demandas. Na década de 70 e 80, principalmente, o porto soube absorver as novas dinâmicas e os novos setores econômicos, que surgiam no estado.

Os acessos viários, grande problema no início da operação do porto, hoje é composto pela BR-280, que se liga a São Francisco, interceptando a BR-101 a 34 km do porto, e a BR-116 na altura de Mafra (SC). O Porto possui também acesso ferroviário através da Ferrovia Sul Atlântica S/A, que liga o porto ao planalto norte catarinense. A ferrovia é um importante marco no desenvolvimento do porto, pois possibilitou a São Francisco a contemplação de mercados que antes destinavam sua produção a outros locais. Existe, como nos outros portos, a intenção de ampliação, modernização e principalmente aumento nas ligações logísticas do porto com o restante do estado, inclusive a Ferrovia Litorânea, ligando os portos de Imbituba, Itajaí e São Francisco.

Figura 3 – Porto de São Francisco do Sul



Fonte: ANTAQ

4.2.3 Porto de Laguna

Já o Porto de Laguna, no extremo sul do estado, constitui historicamente uma estrutura de cidade-porto, ligado ao desenvolvimento urbano da cidade de Laguna e interligado ao núcleo das atividades regionais. “As ligações da Laguna com o mar não são apenas físicas, geográficas. São também, e sobretudo, históricas, econômicas e sentimentais” GUEDES JÚNIOR (1994 p.09).

O porto de laguna foi durante muito tempo, e até 1915, o meio de escoamento da produção da região sulista, atuando como um porto de abastecimento, passando por ele, principalmente, bens de produção e consumo. Também atuou, por exemplo, na 2ª guerra, na exportação de carvão, base econômica da região.

A falta de interesse governamental na melhoria e adequação do porto, que possuía restrições de acesso, juntamente com a construção do novo porto de Imbituba, que passou a ser o porto carvoeiro catarinense, impossibilitou a ascensão do porto e com o término da exploração do transporte de carvão iniciou-se o declínio. Em 1969, o governo decidiu transformar o porto de carga em porto pesqueiro, com pretensões de torná-lo acessível a pesca industrial, que estava em franca ascensão, dando nova esperança a sua região. Entendeu-se que os pescadores passariam a descarregar e processar sua produção no porto de laguna e suas proximidades, fomentando o desenvolvimento local, e apresentando benefícios difíceis de serem mensurados, mas visíveis na economia do povo.

Atualmente, o porto é operado pelo Governo Federal através da Administração do Porto de Laguna vinculado a CODESP¹⁴, e opera com porto pesqueiro movimentando pescado e gelo, que é produzido na fábrica do próprio porto.

Apesar de o porto sustentar-se, faz-se necessário a modernização e ampliação das instalações. O movimento estatal nesse sentido poderá despertar o interesse dos agentes privados e atrair investimentos deste setor, necessários para suprir a demanda dos mais de 10 mil pescadores que atuam no porto.

As possibilidades atuais de desenvolvimento localizam-se nas ligações logísticas que virão a ser propiciadas pela duplicação da BR-101, facilitando o escoamento da produção que vem do mar. A duplicação também irá propiciar a introdução de novos setores produtivos na região Sul e ampliar o escopo do porto.

¹⁴ Cia Docas do Estado de São Paulo

4.2.4 Porto de Imbituba

O Porto de Imbituba, por sua vez, nasceu com a função de porto de escoamento da produção carbonífera de Criciúma, substituindo o porto de Laguna como porto carbonífero do estado. Ele é ligado as minas de carvão através da ferrovia Teresa Cristina, e a demanda desta produção é que conduziu os primeiros passos do planejamento e execução do porto.

A ligação do porto com a região é vista na estrutura do porto, adaptada a produção regional. Tanto o porto quanto a região, historicamente, se adequaram as necessidade e demandas do outro. Essa união também se reflete em momentos de crise, com a crise do carvão, ocasionada pelas mudanças no setor durante o governo Collor, onde o setor entrou em crescente declínio, o porto foi duramente afetado.

A diversificação das cargas foi a primeira iniciativa para retirar o porto do esquecimento, mas não se sustentou no tempo. Somente nos últimos anos, com a adaptação do porto para uma estrutura industrial, com investimentos privados na movimentação de carne congelada pela Empresa Frangosul e da indústria cerâmica, com a facilidade oferecida pela ferrovia Tereza Cristina, é que o porto se reencontrou para o desenvolvimento. Esses investimentos foram decisivos para a retomada do porto, e parecem ter exercido influência par investimentos futuros.

Ele atualmente é administrado pela empresa Companhia das Docas de Imbituba, empresa de capital privado.

Além da rodovia Teresa Cristina, principal canal de entrada de mercadorias, os acessos ao porto se dão através da rodovia BR-101. O principal plano de expansão é a ligação com os demais portos e conseqüentemente com as demais regiões do estado através da Ferrovia Litorânea. A duplicação da Br-101 também é extremamente importante para sobrepor o porto de Imbituba, possibilitando a ele atrair outras cargas, agora destinadas a portos do Rio Grande do Sul.

Como visto o porto de Imbituba, tem em sua formação e em seus movimentos econômicos, amplamente ligados a economia da região, sua criação e suas modificações sempre objetivaram o atendimento de demandas regionais. Ao mesmo tempo, para a cidade de Imbituba o movimento do porto, crise ou expansão, determinam seus níveis renda, emprego e bem estar.

Figura 4 – Porto de Imbituba.



Fonte: ANTAQ

4.2.5 Projetos de desenvolvimento da atividade portuária em Santa Catarina.

“Santa Catarina lidera os investimentos privados em portos no país, com o aporte de R\$1,36 bilhões em dois novos complexos portuários, construções de vários terminais, compra de equipamentos e modernização das instalações já existentes. Em todo o Brasil, os projetos em andamento da iniciativa privada somam quase R\$ 4 Bilhões, um terço destinado aos portos catarinenses” (KAFRUNI, 2007).

Além dos projetos em execução outros 25 pedidos de construção e exploração de TUPs¹⁵ estão em mãos da ANTAQ, esses pedidos que estão sobre análise totalizam R\$ 4 bilhões em novos investimentos.

Para os setores vinculados ao comércio internacional, a iniciativa privada esta garantindo a agilidade que o poder público não possui, e suprimindo os gargalos existentes no setor.

Dentro dos investimentos que já estão em execução, o Porto de Navegantes é a maior aposta do país, ele deve consumir um total de R\$ 423 milhões, liderado pela Portonave AS - Terminais portuários de Navegantes e financiado pela GE. Navegantes projeta o início das atividades para julho de 2007, a movimentação de cargas do primeiro navio depende apenas da chegada dos primeiros guindastes. Navegantes será o porto mais moderno do Brasil, um dos primeiros da América Latina a operar com que existe de última palavra em tecnologia de portêineres e transtêineres, os gigantescos guindastes que fazem a movimentação interna dos contêineres na retroárea portuária e para os navios atracados.

Outro grande investimento é a construção do porto Tecon Santa Catarina em Itapoá. O empreendimento está orçado em R\$300 milhões, com previsão para entrar em operações no segundo semestre de 2008, mas já movimenta a economia do Norte

¹⁵ Terminais de uso privativo

Catarinense. Ele será especializado para a movimentação de contêineres, com capacidade para movimentar 300 mil contêineres ao ano, com um calado natural de 16 metros, será a opção dos grandes navios no sul do país.

O investimento é a união do Grupo Batistella e da Aliança Logística e Navegação, financiado em grande parte pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento.

A iniciativa privada também aposta na modernização dos portos já existentes no Estado. No porto de Imbituba, os projetos de expansão somam R\$ 370 Milhões. Em Itajaí, o Teconvi, empresa privada arrendatária, já investiu R\$ 70 milhões e outros R\$30 Milhões devem ser aplicados em melhorias.

No porto de São Francisco do Sul, há o aporte de R\$ 167 milhões da iniciativa privada, e os terminais privados, o Terminal Santa Catarina (TESC) e o Terlogs, juntos, devem injetar R\$ 77 milhões para construção de um novo terminal de uso misto e outro de granel. O porto de Itajaí recebeu licenças ambientais para investir R\$ 100 milhões.

A iniciativa privada busca aproveitar as oportunidades dadas pelos gargalos produzidos pela ineficiência e descaso do governo. E busca suprir suas necessidades de escoamento da produção.

Os portos catarinenses possuem funções estratégicas na economia do estado, representam, junto a sua estrutura, um pólo desenvolvimentista para a região, propiciar seu pleno funcionamento e aprimorar as relações deles com a comunidade é abrir portas para o desenvolvimento local/regional. Devido à imensa área influenciada, o desenvolvimento local/regional, transforma-se em estadual. Esse é o principal motivo de interesse nessas estruturas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O intuito de um estudo das relações entre as estruturas portuárias vigentes e as suas hinterlândias, é caracterizar e posicionar os agentes envolvidos nas relações atuais, analisando possibilidades e levantando opções e oportunidades.

São as relações entre os agentes locais, regionais e portuários, e entre a esfera pública e privada, que condicionam as possibilidades de desenvolvimento dos portos e sua hinterlândia, a natureza dos portos é indiscutivelmente um dos fatores determinantes das posições das relações, existem diferenças de aplicabilidade entre *hub ports* e cidades porto, a intenção é traduzi-las em interesses comuns da região.

A organização política de cada porto, voltada para o desenvolvimento seu e da esfera local/regional, só pode ser produzida pela atitude cooperativa dos atores locais. A função das autoridades locais é defender o interesse geral da praça, assegurando seu desenvolvimento através de acordos, atuando com relação direta junto à comunidade portuária.

A conjuntura obriga os agentes a se adequarem às novas funções políticas e econômicas, o posicionamento dos agentes portuários junto às dinâmicas econômicas locais possibilita um melhor aproveitamento das capacidades e demandas.

Apesar de interesses públicos nos portos, a intervenção privada poderá determinar o futuro do setor, principalmente no Brasil, pois o Estado não possui mais condições financeiras, nem capacidades políticas de gerenciar as estruturas portuárias. A principal questão já não é privatizar ou não, mas como serão efetuadas as privatizações e qual o grau que as mesmas atingiram.

O estado já não se permite participar de forma determinante na atividade portuária, cabe a ele abrir caminhos e espaços, principalmente na forma jurídica da gerência. É necessária uma nova revisão de poderes e posições, tanto da esfera estatal, quanto da privada, a lei 8630 trouxe muitas evoluções e liberalismo ao setor, mas ainda faltam decisões mais fortes, e um dos elementos que está amarrado, e que deve ser tratado com seriedade, são os monopólios que ainda existem.

O setor de serviços, principalmente logísticos, configura-se como as principais oportunidades futuras das regiões e da inserção dos agentes locais na economia portuária. Essas funções possibilitam a interiorização do porto e a diversificação das capacidades regionais.

É também necessário explorar novas visões dos portos, principalmente nas formas turísticas em que podem ser aproveitados, estabelecendo novas funções, capazes de inserir ainda mais a comunidade nas atividades dos portos, sem prejudicá-los.

Também é necessário investimentos em indústrias da cadeia marítima, a indústria naval é uma delas, e investimentos como os que estão ocorrendo em Itajaí tendem a fortalecer os elos da cadeia. A aplicação em indústrias específicas, como a de contêineres, também caracterizam-se por fortalecer as condições da cadeia.

No Brasil as condições naturais são oportunidades disponíveis, e que não podem ser deixadas de lado. Cabe também as comunidades propiciar capacidades, mão de obra, tecnologia e cultura.

A posição histórica da cidade integrada ao porto serve como exemplo as novas estruturas, que estão preferindo afastar-se dos tecidos urbanos, pois foi a base para um sistema portuário, que apesar de ser conflituoso e complexo, permitiu aos portos crescerem baseados nas dinâmicas produtivas locais.

Assim considera-se que as relações cooperativas entre os portos e as cidades são determinantes para o sucesso ou fracasso dos mesmos. A decisão de afastamento das atividades portuárias das cidades, com o intuito de isolar e não prejudicar ambientalmente e socialmente a cidade é equivocada, pois ao afastar-se das cidades a principal possibilidade de renda e emprego degrada-se economicamente a mesma. É necessário um trabalho de reestruturação e restauração das áreas diretamente afetadas pelas atividades portuárias, mas isso não pode impedi-las de existir.

As cidades devem aproveitar toda a proximidade com o porto, para alavancar sua economia, produzindo novas formas, doando ao porto suas capacidades humanas e locais, e retirando dos mesmos, renda e empregos, além das oportunidades dadas pela passagem de mercadorias e serviços.

Existe o interesse e a necessidade de aprofundar os estudos, principalmente no posicionamento dos investimentos no desenvolvimento das regiões. Estudar as possibilidades que ainda não foram postas na prática e as posições atuais dos indivíduos que compõem a hinterlândia. A opinião desses indivíduos, além de ser interessante, podem representar novas dinâmicas no planejamento local.

Quanto maior a proximidade de um porto com a hinterlândia maior será a sua possibilidade de sucesso, desde que sejam respeitados os poderes e direitos das instituições envolvidas, e quanto maior o grau de aproximação dos agentes para o desenvolvimento do

planejamento, maior serão as chances de um convívio harmonioso e cooperativo, e mais interessante se tornará, para ambos, a existência de um porto naquele local.

REFERÊNCIAS

ANTAQ, Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em <http://www.antaq.gov.br/NovositeAntaq/default.asp>

BOISIER, Sergio; SMOLKA, Martin O.; BARROS, Aloísio A de. Desenvolvimento Regional e Urbano: diferencial de produtividade e salários industriais. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1973. 151p.

CASAROTTO FILHO, Nelson; PIRES, Luiz Henrique. Redes de pequenas e media empresas e desenvolvimento local. 2ª edição. São Paulo: Atlas, 2001, 173 p.

CAVES, Richard E.; FRANKEL, Jeffrey A; JONES, Ronald Winthrop. Economia Internacional: comércio e transações globais. São Paulo: Saraiva, 2001. 598p.

COMIM, Benjamim Gustavo. Políticas e ações econômicas para o incentivo das exportações das pequenas e médias empresas de Santa Catarina. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas), Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2005, 84 fls.

CORREA, Roberto Lobato. Região e organização espacial. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 1991, 96 p.

GOULARTI FILHO, Alcides. A Construção e a Modernização do Porto de Itajaí e Construção e Modernização do Porto de São Francisco do Sul. Texto para Discussão, Departamento de Ciências Econômicas – UFSC, nº 02/2006. Disponível em <http://www.cse.ufsc.br/%7Egecon/> .

GOULARTI FILHO, Alcides. Expandir para desativar: a Estrada de Ferro Santa Catarina na formação econômica do Vale do Itajaí. In: I Encontro de Economia Catarinense, 2007, Rio do Sul.

HADDAD, Paulo Roberto. A competitividade do Agronegócio e o desenvolvimento regional no Brasil: estudo de clusters. Brasília: CNPq/Embrapa, 1999, 265 p.

KAFRUNI, Simone. Portos de Santa Catarina recebem R\$ 1,36 Bi. Diário Catarinense, Florianópolis, 16, abr. de 2007. Caderno de Economia, pág. 13.

KALNIN, Joanir Luís; CASAROTTO FILHO, Nelson; Universidade Federal de Santa Catarina. Desenvolvimento local/regional focado na agroindústria familiar: experiências em Santa Catarina. Tese Doutorado (Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção). Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2004, 214 fls.

KRUGMAN, Paul R.; OBSTFELD, Maurice. Economia internacional: teoria e política. 5ª ed. São Paulo: Makron Books, 2001. 797p.

LINS, Hoyêdo N. Portos catarinenses: uma aproximação. *Atualidade Econômica*, v. 16, n. 47, jul. - dez. Florianópolis, 2004, p. 09-14.

LINS, Hoyêdo N. Planejamento regional: *quo vadis?* *Atualidade Econômica* v. 17, n 48, jan - dez. Florianópolis, 2005, p. 01-06.

LOPES, A. Simões. Desenvolvimento Regional. 5ª edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. 2001, 406 p.

MORAES, Paulo Roberto. Geografia Geral e do Brasil. 2a. edição. São Paulo: Harbra, 2003, 690p.

PIRES, Marcio de Souza. Construção do modelo endógeno, sistêmico e distintivo de desenvolvimento regional e a sua validação através da elaboração e da aplicação de uma metodologia ao caso do Mercoeste. Tese Doutorado. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2001. 250 fls.

PRADO, Luiz Carlos D. Globalização: notas sobre um conceito controverso. Trabalho apresentado no Seminário Desenvolvimento no Século XXI, IE/UFRJ, 30/8 a 1/9/2001.

SILVA, Gerardo, COCCO, Giouseppe. Introdução. In: --- (orgs.). Cidades e portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999, 274 p.

SINGER, Paul. Desenvolvimento e crise. 2ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, 162p.

SOUZA, Nali de Jesus de. Desenvolvimento econômico. 3ª edição. São Paulo: Atlas, 1997, 415 p.